

POSTAS Y CAMINOS EN LA CARTOGRAFÍA POSTAL ESPAÑOLA



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

1. INTRODUCCIÓN

El servicio de correos nace con la extensión y desarrollo de los primeros pobladores de la Tierra. Una necesidad sociológica del ser humano es la posibilidad de comunicación de unos seres con otros. Y esta necesidad sociológica, es para muchos autores una de las motivaciones básicas dentro de la estructura de las necesidades humanas. Algunos como A. T. Peffenberger (1932), la clasifican con mayor entidad que el deseo de paternidad, o maternidad, e incluso que el deseo de propiedad.

De aquí, que cuando los primeros pobladores de la Tierra comenzaron a separarse y a extenderse fuera de los límites del primer núcleo o tribu formada, debió de establecerse, no conocemos en qué forma, un sistema de transmisión de noticias que pusiese en intercomunicación a los diversos núcleos, tribus, o grupos formados. Los principales acontecimientos de la vida humana (nacimiento, matrimonios, enfermedades, defunciones, ...), o los inherentes a los procesos de desarrollo (victorias militares, conquistas territoriales, ...) debían de ser comunicados a aquellas personas para quienes la noticia (familiares, amigos, súbditos,...), suponían un cierto grado de interés.

Es indudable que en estos albores de la humanidad el correo se realizaría verbalmente y a pie. Esto es, el correo se reducía a una narración oral de todo aquello noticiable. El propio Diccionario de la Lengua Española, editado por la Real Academia define la palabra "correo" como derivada del provenzal "corrieu", y ésta a su vez como derivada del latín "currere", cuyo significado es correr.

La primera definición que el Diccionario de la Lengua da sobre la palabra correo es: "el que tiene por oficio llevar y traer correspondencia de un lugar a otro".

La primera noticia histórica que conocemos acerca del correo, como de tantas otras cosas, la encontramos en la Biblia. En el libro del Génesis, capítulo 32, versículos 3 y

siguientes, leemos: "Envió Jacob ante sí mensajeros a Esaú, su hermano, a tierra de Seir, en los campos de Edom, mandándoles: Así habéis de decir a mi señor Esaú: he aquí lo que dice Jacob, tu siervo:...". Es un correo directo y claro. Más adelante la narración en el versículo 6 dice: "Los mensajeros volvieron diciendo a Jacob..." Es un claro ejemplo de correo con acuse de recibo o, mejor, de correo con respuesta pagada.

La historia nos habla de estas primitivas formas del correo en los pueblos y culturas orientales. En Oriente se inventa y desarrolla la escritura, y de la trasmisión oral se pasa a la transmisión escrita.

En Grecia, son conocidos los correos a pie, *hemeródromos*, y un correo a pie es el soldado de Marathon que corre a Atenas a contar el triunfo de Milciades (490 a.C.).

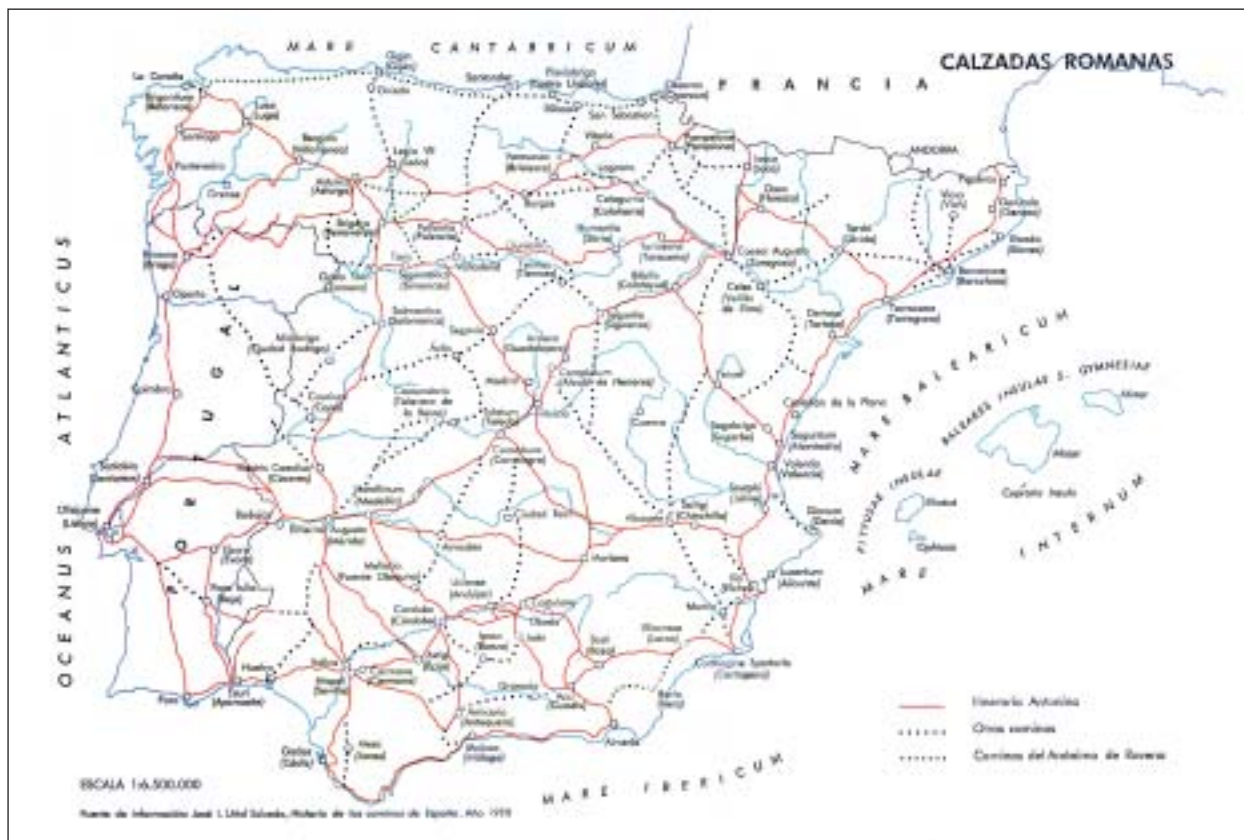
En Egipto, los mismos reyes crean un sistema de correos para transmitir a través de papiros sus informaciones y recoger noticias. A Tesosthos se le atribuye esa creación.

En Persia, las cadenas de correos a pie, *angareion*, que se relevaban a intervalos en los trayectos, son atribuidos por Jenofronte al rey Ciro (...550 a. C.) y que de ellos Herodoto pondera su organización y celeridad.

Si nos referimos al territorio español, hay algunas ligeras referencias a la existencia de correos ibéricos, recogidos por F. Carreras Candi (1935).

Pero habiendo estado inmersa la Península Ibérica en varios siglos de denominación romana, es indudable que el sistema de correos romano debió, necesariamente, funcionar de alguna manera en nuestras relaciones con Roma y en nuestras propias relaciones interiores.

En diversas etapas del desarrollo y evolución de los correos en el Imperio Romano, se hace necesario mencionar a los *viatores* creados por Augusto, mas tarde los denominados *cursores*, *statores*, *tabellarii*; al emperador Diocleciano como implantador de los sistemas de relevos; a los *cursum publicum*...



Es evidente que esos correos, cualquiera que fuera su denominación, recorrerían la red de calzadas romanas que cruzaba la Península Ibérica.

A estos sistemas de correos a pie sucederían los correos sobre animales, principalmente caballerías.

Conocemos, la Biblia lo dice en el Libro de Esther, capítulo 8, cómo el Rey Asuero o Artajerjes envió desde Susa (o Sura), un edicto a favor de los judíos. He aquí algunos versículos de la narración: “Enviáronse las cartas por correos montados en ligeros caballos procedentes de los poteros reales” (versículo 10), y “los correos partieron enseguida con toda prisa por la posta según la orden del rey” (versículo 14). Esto sucedía hacia el año 475 a. C.

No obstante existen datos que hacen suponer la existencia de correos sobre caballerías, mulos o caballos, en la época del rey egipcio Aahmes, de la XVIII dinastía (...1600 a. C.) y en el imperio persa en la Corte del rey Ciro (...550 a. C.). De épocas más recientes podemos enunciar a las denominadas *equites dispositi* organizados por Julio César para anunciar sus victorias, utilizando el tradicional sistema de carreras de relevos.

En épocas más recientes hay noticias de:

- Los correos de los pueblos visigodos, de los que tenemos referencias a través de los Códigos de Teodosio y de Justiniano.

- Los correos apostólicos mantenidos por la Iglesia como medio de conexión informativa en las sedes distantes.

- El servicio de información organizado por los califas islámicos en el siglo VII, y que en el siglo X contaba con más de un millar de estaciones fijas, más útil como red de información estatal que como red de correos.

Los servicios de correos eran, en líneas generales, unos sistemas centralizados por el propio Estado, que estaban destinados únicamente a fines militares y políticos, dependientes de los propios gobiernos, y que solamente de forma ocasional o excepcionalmente servían al público en general.

Ello no obsta, para que en determinadas circunstancias, como luego veremos, se instauren servicios de corporaciones o gremios, dedicados única y exclusivamente a un reducido grupo de personas, cuyos intereses eran comunes y también a que se instaurasen servicios particulares a cargo de peatones, jinetes o barqueros que efectuaban un cierto trayecto, con una periodicidad definida, y que eran remunerados en la casi generalidad de los casos por la persona que recibía la carta.

En España no se ha encontrado ningún vestigio verosímil de la existencia de Correos en épocas de denominación visigoda.

De época árabe la primera referencia hallada es del tiempo de califato de Córdoba. Los correos personales de Sultán, llamados *rakkas*, dependían del superintendente de las postas, *Sabidabburud*, cargo que, juntamente con otros, tomaba parte en las ceremonias solemnes. Si consideramos el nivel cultural del pueblo árabe, es fácil

FERNANDO ARANAZ DEL RÍO

El Ilmo. Sr. Don Fernando Aranz del Río, Ingeniero Aeronáutico y Doctor Ingeniero Geógrafo aúna intensos y profundos conocimientos en Cartografía e Historia Postal. Es presidente de la Federación Española de Sociedades Filatélicas (Fesofi), cargo para el que ha sido reelegido este mismo año, así como Director de la Federación Internacional de Filatelia (FIP) para el cuatrienio 2004-2008 y Asesor del Atlas Nacional de España.

Es Jurado internacional desde 1984; Comisario y miembro de los comités organizadores de múltiples exposiciones y de la Comisión de Programación de Emisiones de Sellos y demás Signos de Franqueos de España, desde 1987 y Patrono de la Fundación Albertino de Figueiredo para la Filatelia.

Pertenece a la Academia Hispánica de Filatelia y es miembro de honor de la Européenne de Philatélie.

Ha impartido conferencias en Alemania, China, Cuba, Irán, Islandia, México, Panamá, Reino Unido y Suecia, además de en casi la totalidad de las provincias españolas.

Ha publicado más de trescientos artículos e importantes libros, entre los que destacan: *La estructura del Correo español y los itinerarios postales en el primer tercio del siglo XVIII*; su Discurso de Ingreso en la Academia Hispánica titulado *El desarrollo del Correo Aéreo Español 1920-1945 a la luz de la Reglamentación Postal*; *150 años de Sellos, Correos y Filatelia (1850-2000)* en colaboración con Luis Alemany; *Emisiones Postales de Lorca'98...* además de la serie *Cartografía Postal española* en la revista *Academvs*, órgano de la Academia Hispánica de Filatelia.



imaginar que contaran con excelentes medios de comunicación y, por consiguiente, que llegaran a establecer servicios organizados de correos; sin embargo, hasta la fecha no ha sido posible probarlo documentalmente.

El Códice de Constantino, cuya copia se conserva en la Biblioteca de la Real Academia de la Historia cita explícitamente la existencia de una Casa de Correos en Córdoba, levantada por Abd al Rahman I durante su emirato (765-788).

Para un estudio sistemático de los Correos en España hemos de considerar la existencia de un primer período, de FORMACIÓN, que comprende desde los primeros orígenes hasta aproximadamente el año 1500.

En esta época van a aparecer dos tipos principales de Correos; los oficiales y los privados.

Los correos oficiales surgen en dos estamentos sociales:

- El gobierno de los monarcas, para satisfacer necesidades de Estado.

- En las ciudades, cuyo desarrollo promueve el establecimiento en relaciones comerciales con otras ciudades.

Los correos que hemos denominado privados tienen su base en:

- La estructura eclesiástica, obispados y monasterios, que diseminados por toda la geografía europea mantiene con el Papado su propio sistema de comunicaciones por medio de monjes y legos.

- La estructura universitaria que comienza a florecer con fundaciones en el siglo XII y que va contar con sus propios sistemas para que los escolares puedan mantener contacto con sus familias, transportando correspondencia, dinero y aún mercancías.

A su vez, y debido a la estructura de la realidad política nacional, los correos pueden ser estudiados en dos espacios geográficos diferentes: los reinos orientales (Aragón-Cataluña-Valencia) y los reinos occidentales (Castilla-León).

De esta época las informaciones son escasas, sobre todo si se desea una concreción de datos. Las crónicas reales son las fuentes principales que nos suministran alguna información al respecto. Con la llegada de los Reyes Católicos hay un tímido intento de centralizar los servicios de Correos, pero la preponderancia y solera de los gremios es más fuerte que el poder real.

Un segundo período de ARRENDAMIENTO comprende un amplio lapso de tiempo de doscientos años que se extiende a partir del momento en que Felipe I (1500) contrata con la familia Tassis el servicio de conducción de la correspondencia real.

A lo largo de los reinados de Carlos I (1517-1556), Felipe II (1556-1598), Felipe III (1598-1621), Felipe IV (1621-1665) y Carlos II (1665-1700), toda la dinastía de la Casa de Austria, con diversas vicisitudes, el correo permanece arrendado en manos particulares.

Un tercer período de ADMINISTRACIÓN DIRECTA POR EL ESTADO comienza con la entronización de la Casa de Borbón en nuestro país, coincidiendo con el comienzo del siglo XVIII.

Durante una sucesión de reinados: Felipe V (1700-1724), Luis I (1724), Felipe V (1724-1746), Fernando VI (1746-1759), Carlos III (1759-1788), Carlos IV (1788-1808), Fernando VII (1808 y 1814-1833) e Isabel II (1833-1868), el Estado centralista va absorbiendo todas las funciones que corresponden a un estado moderno y entre ellas se va centralizando el servicio de Correos.

Como veremos más adelante, el Estado debe ir adquiriendo paulatinamente, lo que no siempre es fácil ante la existencia de “derechos adquiridos”, todas sus prerrogativas en esta materia.

Este tercer período admite a su vez otra división en dos grandes épocas. Una frontera entre ambas es el 1 de enero de 1850, fecha de la implantación en nuestro país de los sellos de correos. En la primera época, desde comienzos del siglo XVIII hasta la puesta en circulación de los sellos de correos, como justificación al pago de un servicio, la correspondencia se marca en origen, y a veces además en destino, con un sistema de contraseñas identificativas. Es lo que conocemos como ÉPOCA PREFILATÉLICA.

A partir del 1 de enero de 1850, con la implicación del sello de correos en España, encontramos lo que se denomina ÉPOCA FILATÉLICA.

Sin embargo, esta frontera teóricamente definida por una fecha resulta en la práctica muy difusa.

De una parte se permite la coexistencia permisiva del período anterior a la espera de que el público, siempre reacio a innovaciones, se acostumbre al nuevo sistema. De otra, la propia inercia administrativa y la falta de control sobre estafetas alejadas de los centros administrativos conduce a que las marcas prefilatéticas se sigan usando muy avanzada la década de los cincuenta e incluso en la de los sesenta.

Incluso cabe señalar que ya nos encontramos inmersos en una nueva era, la ÉPOCA POSTFILATÉLICA, caracterizada por el uso de las nuevas tecnologías y su aplicación como medio de franqueo. Sirva como ejemplo de lo anterior el uso de etiquetas postales procedentes de máquinas expendedoras, con la tarifa variable que desee el usuario.

2. PRIMEROS CORREOS EN ESPAÑA DURANTE LOS SIGLOS XIII AL XV

Para estudiar el Correo en este período de tiempo se hace preciso distinguir entre lo que denominaremos Bloque Oriental y Bloque Occidental.

Entendemos por Bloque Oriental el territorio que comprende la Corona de Aragón en su más amplia extensión. Esto es, lo que hoy conocemos como Aragón, Cataluña y Valencia incluyendo las islas Baleares.

Consecuentemente entendemos por Bloque Occidental todo el resto del territorio peninsular generalmente conocido como Castilla pero que también engloba a Galicia, Asturias, León...

Correos privados del Bloque Oriental

Los datos concretos que poseemos sobre el correo son los referidos al instituido en Barcelona para el exclusivo servicio del gremio de comerciantes, en el año 1166, durante el reinado de Alfonso II de Aragón (I de Cataluña), de nombre de pila Ramón, e hijo del Conde Ramón Berenguer IV.

En dicho año, Pedro Marenes reorganizó los *troters*, que ya venían realizando el servicio de correos a pie por las *corts*, *ballias* y *veguerías* de toda la región catalana, con una velocidad media estimada de unos veinte kilómetros por día transformándolos en una Compañía de carácter comercial y constituyéndolos simultáneamente en la *Confraria dels Correus a Cavall* (Cofradía de los Correos a Caballo), que fue puesta bajo la advocación de Nuestra Señora de la Guía.

EL CORREO EN ESPAÑA

Primer Período: DE FORMACIÓN (hasta 1500)

	REINOS OCCIDENTALES CASTILLA-LEÓN	REINOS ORIENTALES CATALUÑA-ARAGÓN-VALENCIA
CORREOS PRIVADOS	UNIVERSITARIO ECLESIASTICO	GREMIALES
CORREOS OFICIALES	REALES	REALES

Segundo Período: DE ARRENDAMIENTO (de 1500 hasta 1716)

Tercer Período: DE ADMINISTRACIÓN DIRECTA POR EL ESTADO (desde 1717)

ÉPOCA PREFILATÉLICA	(hasta 1 de enero 1850)
ÉPOCA FILATÉLICA	(desde 1 de enero 1850)
ÉPOCA POSTFILATÉLICA	(uso de nuevas tecnologías)

Se constituyó dicha Cofradía en una capilla de estilo románico de un hospital de pobres y peregrinos, erigida por disposición testamentaria del importante comerciante barcelonés de aquella época Bernat Marcús, que todavía hoy se conserva y puede ser admirada, restaurada y convertida en monumento artístico desde el 26 de abril del año 1961, tras los incendios surgidos durante la Semana Trágica del año 1909, en que desapareció la imagen de Nuestra Señora de la Guía, y el posterior sufrido durante 1936.

La Capilla se encuentra situada en la confluencia de las calles Carders y Moncada, en lo que se denomina Plazuela de Marcús, próxima a la transitada Vía Layetana, hoy denominada Pau Clarís.

Este hospital, y la capilla, extramuros cuando se fundaron en el siglo XII, quedaron ya dentro del recinto amurallado de Barcelona en el siglo XIV.



Capilla de Marcús.
S. XII. Calle Carders.
Barcelona.



Correo a caballo. S. XIV o XV
"Banch dels Correus a Cavall".
Gabinete Postal de Barcelona.

Debe en todo caso quedar muy claro que los *troters*, a pesar de que el nombre puede sugerir lo contrario, eran hasta su reorganización por Pedro Marenes correos a pie. Etimológicamente *troters* es un derivado de la palabra catalana *trot* (trotar), como también lo son *trotaire* y *trotador*. El Diccionario de la Lengua Española, define la palabra *trotar*, en su tercera acepción, como: "andar mucho o con celeridad una persona" y *trotero* como: "el que lleva el correo".

La Cofradía de los Correos a Caballo fue desarrollándose de la mano y a la vez que la compañía comercial, ya que ambas eran prácticamente la misma cosa y posteriormente sirvieron de modelo a otras similares que se establecieron sucesivamente en Valencia y en Sevilla.

Posteriormente el Consulado de Burgos establecerá su propio sistema de correos cuyo precedente será sin duda el modelo de la Cofradía catalana.

Correos estatales del Bloque Oriental

Refiriéndose a este Bloque Oriental, las Crónicas de Jaime I "el Conquistador" (1213-1276) señalan la existencia de un servicio de correos en su corte.

Usaban los correos pantalón blanco y ostentaban el escudo real de las cuatro barras rojas en sitio muy visible de la *bustia* o bolsa. Estos hombres estaban obligados a ir y regresar a "jornadas dretes" y si se detenían más de un día sin causa justa perdían la merced real. No podían exigir nada por sus servicios, pero lo aceptaban si se les gratificaban voluntariamente. Les estaba prohibido divulgar noticias inciertas, ajustándose, en todo caso, a la estricta verdad, prohibiéndoseles igualmente departir, conversar ni tomar partido alguno en ningún lugar a donde fueran despachados por el rey, ni deshonrar ni vilipendiar a nadie, debiendo realizar sus mensajerías conforme a lo que se les mandaba.

En Cataluña existieron los llamados *sayones* o *bastoneros*, disponiendo el rey don Pedro III de Aragón y II de Cataluña, en 1283, que se denominasen *correos* o *troteros* quienes habían de llevar bolsa con las armas del veguer.

En Mallorca, Jaime II (1276-1311) primer rey independiente de las islas, institucionalizó en alguna manera el uniforme de los correos. El traje se componía de capa y túnica de bija y calzas blancas de paño de Narbona. Fijó el número de correos reales en ocho.

En las *Leyes Palatinas* promulgadas en 1337 por su nieto Jaime III (1324-1344), último rey independiente de las islas, puede verse un dibujo con la representación más antigua que al respecto conocemos.

Pedro IV de Aragón y III de Cataluña, "el Ceremonioso" (1336-1383), tenía en su corte un grupo o equipo de ochenta mensajeros para conducir la correspondencia real y en el año 1344 ya aludía, personalmente en una carta, a la importancia que para él tenía este servicio. En las "Ordenanzas sobre el régimen de los oficiales de la corte" de 13 de noviembre de 1344, reconoce también su utilidad y fija en veinte el número de ellos.

Por esta época comenzaron a aparecer problemas importantes. De un lado las divergencias y separación entre la Compañía y la Cofradía o Cofradías. De otro lado, al irse extendiendo la necesidad del correo a esferas de interés privado, un hacer valer "sus derechos adquiridos" y un desarrollo importante de los servicios de correos.

Al comenzar el siglo XV el poder real tiene que comenzar a intervenir en la marcha de los correos privados. Existen unos documentos redactados por la Compañía para su presentación al rey Alfonso V de Aragón y IV de Cataluña, "el Magnánimo", por lo que se comprometían a restituir a la Capilla (o Cofradía) la ayuda de ellos recibida anteriormente.

De la misma época, año 1417 o quizás algo anteriores, son unas *Ordenanzas* dictadas por el mismo rey Alfonso, en las que señala los sueldos y trajes de los correos de la Cofradía, indicando que habían de vestir como los correos del gabinete del rey, con capa, túnica y calzas. Estas *Ordenanzas* son las que van a dar lugar al conflicto que anteriormente aludíamos.

En el año 1445, los *concellers*, consejeros libremente elegidos, integrantes del histórico Concejo de Ciento de Barcelona, dictaron normas sobre la inviolabilidad de la

correspondencia y establecieron el pago previo, adelantándose casi veinte años a las de Luis XI de Francia, consideradas como las primeras del mundo en este sentido.

Señalamos finalmente, la existencia en el año 1488 de unas Ordenanzas u “*Ordenaciones*” del rey Fernando, por el que se concede a la Cofradía la prerrogativa de nombrar correos en los reinos de Aragón, Cataluña y Valencia. Estas prerrogativas crearían unos años más tarde serios conflictos con el Estado centralizado.

Correos privados del Bloque Occidental

A mediados del siglo XIII comenzamos a tener referencias serias sobre la existencia de correos en esta área.

Al morir Fernando III “el Santo” (1252) le sustituye su hijo Alfonso X “el Sabio”. El reino de Castilla abarca entonces Galicia, Asturias, León, las dos Castillas, Murcia, Jaén y Sevilla, limitando con los reinos de Navarra, Aragón, Granada y Portugal.

En este contexto, en 1253, se funda la Universidad de Salamanca que tenía en su plantilla un grupo de quince arrieros, que gozaba de su fuero, para que prestasen el servicio de correos a los estudiantes y sus familiares.

Este privilegio universitario era común en toda Europa, y así consta la existencia de correos en las universidades de París, Upsala y Bolonia, entre otras.

Los *arrieros* o *recueros* eran contratados por cuatro años y en los protocolos notariales del Archivo provincial de Salamanca se conservan documentos que permiten reconstruir algunas de las rutas de estos recueros. De Salamanca a Badajoz, 25 días; a Trujillo y Don Benito, 22 días; a Jerez de la Frontera, 60 días; y a Vizcaya y San Sebastián, 40 días.

Correos estatales del Bloque Occidental

Fernando Alonso en sendos artículos publicados en *Crónica Filatélica* (abril y mayo de 2001) nos ha señalado la existencia de sendos Correos Reales hacia los años 974 y 1186 respectivamente.

En el primer caso, a partir del Libro Tumbo de la Catedral de León, parece deducirse la existencia de un Correo real y del obispo, Fruela Atilanez, allá por el año 974.

En el segundo caso un diploma original del Monasterio de Sahagun, de 15 de junio de 1186, que se conserva en el Archivo Histórico Nacional, cita a un tal Martín Peláez como Correo real.

Alfonso X “el Sabio” cultivó con fruto las ciencias y las artes, y en materia de legislación impulsó la formación del compendio legal más notable y completo de su época en la que participaron los jurisperitos más notables de su tiempo: *el Código de las Siete Partidas*.

En este código hecho entre los años 1252 y 1259 encontramos unas de las noticias oficiales más antiguas de los correos, que aquí aparecen denominados como *mandaderos* “así del rey como de los particulares”, definiéndolos

posteriormente como “mandaderos que traen mandaderías por cartas: que son semejantes a los pies del home, que se mueven a las vegas a recabar su pro sin fabla. E deben haber en si tres cosas: ser leales e entendidos, e sin codicia. E... debeles el Rey amar, a facer bien. E cuando de otra guisa lo ficiese, deben haber pena, según fuesen aquellas cosas en que errasen en su mandadería” (Ley XXI, Título IX, Partida 2ª).

Aunque la Partida 2ª utiliza la denominación *mandadero*, en la Partida 1ª se utiliza en dos ocasiones la de *mensajero* (Ley XXX, Título 4 y Ley XVIII, Título V). Y años más tarde cuando tuvo que desheredar a su hijo Sancho que se había rebelado contra él... “envió cartas y mensajeros por todo nuestro reino para convocar en Valladolid... Cortes Generales”.

De estos correos nos han quedado testimonios gráficos en otra obra del mismo Alfonso X: *Las Cantigas*, cuyo original se conserva en la Biblioteca del Monasterio del Escorial, donde se encuentran dos miniaturas bellamente ilustradas que permiten conocer vestimentas y los uniformes de la época.

En el Milagro XCVII se representa un correo del Rey con ropa azul, cinta de tejillo del mismo color con clavos de plata y doble borde rojo y plata.

En el Milagro LXIV se representa a un correo de un rico hombre. Lleva ropa azul, calzas rojas y sombrero pardo (lo que le distingue básicamente del correo real) con cuerda y borlas rojas.



Alfonso X el Sabio. *Las Cantigas*.
Milagro XCVII. Correo del Rey.



Alfonso X el Sabio. *Las Cantigas*.
Milagro LXIV. Correo de un rico hombre.



Sello emitido el 15 de junio de 1979.

Fernando IV, rey de Castilla y León (1295-1312), al saber el triunfo conseguido en Tarifa por Alfonso Pérez de Guzmán “el Bueno”, se apresuró a enviarle su “mensajero” con una carta. En otros documentos de aquella época se emplea también la palabra mandadero, pero referida a las cartas (cartas mandaderas, que eran enviadas).

De los reinados de Juan I (1379-1390) y de Enrique III (1390-1406) nos quedan referencias recogidas por Mariano Pardo de Figueroa (el doctor Thebussem) en sus diferentes artículos y trabajos.

De estos textos se recogen a título de ejemplo expresiones como:

“A un trotero que llevó las peticiones á Madrit, sesenta maravedises”.

“A un trotero que fué á la corte á llevar los prevyllejos, quarenta mrs”.

“A Toribio Fernandis, trotero, que llevó cartas a Po García, procurador, que estaba en casa del Rey, cien mrs”.

“A Pero García, trotero, quando llevó cartas á Madrit é non falló y á los mensajeros, é ovo de llegar á Torrijos, treynta maravedises”.

“A un trotero que cambiaron á Medina una carta de cibdat, treynta mrs”.

“A un trotero que llevó cartas a los procuradores á Toledo, cien mrs”.

“A otro trotero que llevó cartas a los procuradores á Toledo, sobre los trescientos mill mrs. Que echauan á la cibdat, cien mrs”.

En una célula de Juan II de Castilla (1406-1454), que confirma otra de 4 de abril de 1398, decretando la exención de tributos a favor de los criados de la Casa Real, se mencionan entre ellos a “los mis troteros e mensajeros de a caballo e de pie”.

Otro sistema de envío de la correspondencia eran los *reposteros de camas*, criados de confianza del Rey. Era su misión entoldar la cama donde dormía el Príncipe, hacer la cama y guardar la puerta. Ricardo Ortiz Vivas, nos señala como Juan Busto, repostero de D. Juan II, llevó al Concejo de Segovia, una carta fechada en Madrid a 23 de abril de 1451, dando cuenta del nacimiento de una infanta, la que luego sería Isabel “la Católica”.

Otra costumbre que aparece recogida a partir de comienzos del siglo XV es el denominado pago de albricias,

gratificación o propina que el receptor daba al correo unas veces cuando ganaban tiempo en el viaje y otras si las noticias que llegaban correspondían a algún fausto suceso.

3. DE LOS REYES CATÓLICOS A CARLOS I PASANDO POR LA FAMILIA TASSIS

Con la unión de Isabel Castilla y Fernando de Aragón, el correo no se homogeneizó, como hubiera sido de esperar, en una España unida. Los correos de la Corona de Aragón, más estructurados, no estuvieron dispuestos a renunciar a sus privilegios. Los correos de la corona de Castilla debieron de ir avanzado poco a poco en su desarrollo.

Hay indicios fundados de que a finales del siglo XV, en la corte de los Reyes Católicos, existió el cargo de Correo Mayor de Castilla, que era el jefe o superior jerárquico de todos los demás servidores reales empleados en tal menester. No se conoce documentación oficial que acredite ese extremo, pero el cargo debió de existir, porque hacia 1490 Gonzalo Hernández (o Fernández) de Oviedo y Valdés, cronista de los Reyes Católicos y servidor del príncipe don Juan, publica en su “Libro de la Cámara Real” un capítulo dedicado al cargo de Correo Mayor.

Allí son definidos de la siguiente manera: “Es un oficio de grandes provechos, e muy necesario para la conservación del estado real, e inteligencia que por medio de los correos se tiene con el Sumo Pontífice e su corte romana, como con los otros Príncipes e potentados de la cristiandad...”.

En el aspecto económico señala: “En fin, yo no he visto hombre pobre, Correo mayor, sino rico sin correr las postas, sino a pie quedó despachando las mismas postas adonde otros se rompen el cuello, e el Correo mayor se lleve la ganancia sin peligro de caer del caballo”.

Esta declaración de Gonzalo Hernández de Oviedo, supone (al menos en teoría) un conocimiento “in-extenso” de la problemática que rodea el oficio de Correo Mayor y no unas meras referencias a un caso individualizado.

En el “libro Tumbo” de los Reyes Católicos, tomo I, folios 228 y 228 vuelto que se conserva en el Archivo del Ayuntamiento de Sevilla, aparece escrita una “carta de merced de la trotería mayor de la corte de los Reyes Católicos, a favor de Juan de Santa Coloma” otorgada en Sevilla el 21 de febrero de 1477.

De la lectura de este documento se deduce que el cargo venía siendo ostentado con anterioridad por un rey de armas apellidado Castilla y que éste había renunciado al mismo por esas fechas.

Al señalar que todos le tengan como tal se lo comunica expresamente a “... regidores caballeros/escuderos oficiales e omes buenos así de la cibdad de Sevilla e bgrs (Burgos) como de todas las otras/cibdades e villas e logares de los nuestros reynos e señoryos...”.

De alguna manera se constata aquí la importancia de Burgos como una de las dos únicas ciudades expresamente designadas en esta “Carta de merced”, siendo la otra la propia Sevilla.

Sin embargo, apenas seis años más tarde la actuación real es totalmente antagónica a la existencia de un Correo Mayor.

La separación de Isabel y Fernando obliga a establecer un sistema nuevo de comunicación entre ambos. Lo cual parece dar a entender que el anteriormente establecido no funcionaba o no estaba vigente.

Estamos en 1483 y Juan de Mariana en su “Historia General de España” narra así los acontecimientos: “Con el aviso desta victoria (Lucena) los Reyes que a la sazón se hallaban en Madrid, acordaron partir entre sí los negocios, que eran muy grandes. La Reina Doña Isabel fue a la raya de Navarra para apresurar lo del casamiento de su hijo, por el gran deseo que tenían de impedir a los franceses la entrada en España y la posesión del reino de Navarra. El Rey Don Fernando se partió al Andalucía para cuidar de la guerra. Salió de Madrid a veinte y ocho de abril: llegado a Córdoba...”.

Fernando partió a Andalucía para la guerra e Isabel partió para la tierra burgalesa. Podemos constatar que permaneció en Aranda del 9 al 14 de mayo para estar más cerca de los acontecimientos que se desarrollaban en el reino de Navarra dada la reciente muerte del heredero del mismo Francisco Febo.

En el “Libro Horadado” de la villa de Madrid, que se encuentra en el Archivo del Ayuntamiento de Madrid, se conserva copia de una petición del rey Fernando al folio 172 r y v, para que nombre dos troteros que conduzcan sus cartas destinadas a la reina.

En esta petición de 30 de abril de 1483, dada dos días después de su salida de Madrid hacia Andalucía, “en esta cibdad de Toledo”, solicitaba que Ciudad Real, Toledo, Madrid, Aranda y Burgos pusieran dos troteros cada una, a pie o a caballo, para establecer un sistema de relevos o estafetas a costa de los concejos (todo hay que decirlo), que llevasen con toda celeridad las cartas del rey para la reina y viceversa.

El eje Ciudad Real-Toledo-Madrid-Aranda-Burgos se convertiría así en una vía neurálgica de la vida nacional. Debe de quedar fuera de duda por otra parte, la existencia de un camino apto para caballerías que la lógica deduce que había de estar acondicionado adecuadamente, considerando que había de atravesar varios ríos de cierta importancia (Duero, Tajo...) y puertos de montaña como Somosierra.

Un acuerdo del Concejo de la villa de Madrid, de 7 de mayo de 1483 nombra para dicho menester a Diego de Madrid y a Miguel de Segovia. De su lectura, podemos deducir cómo ambos, tras aceptar el cargo, se comprometen a no ausentarse ningún día de la villa, presentándose todas las mañanas en casa del corregidor e ir con las cartas de los reyes para entregarlas a los corregidores que hubiese en Toledo o Aranda y traer testimonio firmado de haberlas entregado en cada uno de dichos lugares. En

Aranda se efectuaba el enlace con Burgos y en Toledo con Ciudad Real, en trayectos fuera del alcance de los troteros madrileños.

El sistema de los Correos Mayores había dado paso a otro más directo con nombramiento, y responsabilidad de los respectivos Concejos, del que tampoco tenemos noticias acerca del tiempo que persistió.

Por estos años, 1495, aparece el Diccionario Español-Latín, de Elio Antonio Martínez de Cala, conocido como Nebrija, donde aparece la primera mención conocida de la palabra “correo”, en el sentido postal “que lleva letras”.

A la muerte de Isabel “la Católica”, acaecida en Medina del Campo, el 26 de noviembre de 1504, Felipe I “el Hermoso” y Juana “la Loca” habían de tomar el título de Reyes de Castilla y actuar como tales.

Ponía la reina exquisito cuidado en recomendarles la sujeción a los fueros, leyes y costumbres de sus reinos y el que cuidasen de no entregar a extranjeros oficios ni dignidades civiles ni eclesiásticas. Al mismo tiempo designaba, mientras viviese, a don Fernando, rey de Aragón, para que en ausencia de aquellos asumiese la regencia hasta que don Carlos, primogénito de Felipe y Juana, cumplierse los veinte años y quisiese residir en Castilla.

Al llegar a este punto nos encontramos con hechos antagónicos provenientes de las distintas posturas que ante el Correo adoptan Fernando de Aragón y Felipe I “el Hermoso”.

De una parte el rey Fernando va a seguir promulgando disposiciones relativas a los troteros y a las Cofradías. No olvidemos que Cataluña es la cuna de estos servicios de correos más o menos estructurados pero que presentan una indudable solera.

Establecida en la ciudad de Valencia, a ejemplo y semejanza de la de Barcelona, una Cofradía de Correos bajo la advocación de la Virgen de los Ángeles, el rey Fernando aprueba unos “Capítulos y Ordenanzas de los Correos de Valencia”, dados en Salamanca en febrero de 1506.

En Castilla tras unos efímeros nombramientos de Correo Mayor de Castilla, Jefe de los correos reales, se conocen nombramientos de Correo Mayor de Sevilla.

Por el contrario, Felipe I, desde su residencia en Flandes está inmerso en las modas que invaden Europa. La familia Taxis, Tassis o Tarsis (ya que existen diversas transcripciones del apellido), originaria de Bérgamo, al norte de la actual Italia, conocida ya en el siglo XIII, está cubriendo, y monopolizando los servicios de correos en las cortes europeas.

Francisco de Tassis establece inicialmente un servicio postal entre el norte de Italia y el Tirolo; se extiende luego por Alemania, donde en el año 1491 aparece ya como director jefe de postas de Maximiliano I; amplía sus redes de conducción por la Europa Central, los Países Bajos y Francia, donde va a conocer a Felipe I, consiguiendo de él un nombramiento de capitán y maestro de Postas (Correo Mayor), por carta patente fechada en Gante el 1 de marzo de 1500.

¿Supone este nombramiento el ser Correo Mayor de Castilla? Hasta el momento no hay ningún documento

que lo pruebe, aunque el doctor Erhard Riedel, de Viena, asegura que este nombramiento existió y se perdió.

Pensamos que Felipe I le encargaría el envío de correspondencia a España, donde vivían sus suegros, Isabel y Fernando, y donde dejó a su mujer Juana desde diciembre de 1502 hasta la primavera de 1504.

Finalmente por una real cédula de Felipe I fechada en Bruselas el 18 de enero de 1504 ordena a Francisco de Taxis establecer en Francia, España, Alemania y Güeldres postas con buenos caballos.

Hay que tener un cierto cuidado al transcribir las fechas de los documentos emitidos en los Países Bajos ya que según el calendario allí en uso, el año comenzaba con el día primero de marzo. Así un documento dado en Bruselas el 18 de enero de 1504, corresponde a nuestro 18 de enero de 1505.

Con esta misma fecha (18 de enero de 1505), comunicaba al consejero y maestro tesorero general de su hacienda y dominios Jerónimo Lauverin que había realizado tal contrato, señalando las obligaciones y remuneraciones establecidas.

Señalamos aquí dos detalles característicos, que marcarán el carácter de Felipe I y su “distanciamiento” del pueblo castellano:

a) No espera encontrarse en Castilla, donde llegaría bien entrado el año 1506, para disponer de los asuntos del reino.

b) No cumple los consejos de la reina Isabel acerca de cuidarse de no entregar a extranjeros oficios ni dignidades civiles ni eclesiásticas.

Junto a Francisco de Tassis encontramos colaborando a su hermano Juan de Tassis (Zanetto), y posteriormente a su sobrino Bautista de Tassis. Su organización es mejorada continuamente, su solvencia y eficacia son óptimas, hasta el punto de obtener honores y recompensas en todos los estados donde operan.

Una traducción de esta real cédula de 18 de enero de 1505 señala que “desde Bruselas hasta España donde el rey de Aragón se encuentre, sea en Castilla, Granada o Aragón... que dichas postas deberán venir desde la ciudad de Granada a esta villa de Bruselas en 15 días en verano y (??) días en invierno y desde la ciudad de Toledo en doce días en verano y catorce días en invierno”.

Hay sin duda un error en los textos en francés ya que para el trayecto Granada-Bruselas en invierno se señala “dix jours” lo cual no es verosímil:

a) porque no pueden tardar menos que en verano (quince días)

b) porque no pueden tardar menos que desde Toledo (catorce días)

consecuentemente estimamos aquella cifra como diecisiete - dieciocho días.

Estos datos pueden dar una idea siquiera aproximada de la velocidad de desplazamiento de los correos en aquellos tiempos, considerando Bruselas – Toledo (aproximadamente 1.627 km), se obtiene unas velocidades medias de 135 km diarios en verano y 115 km diarios en invierno.

Poco tiempo después, el 25 de septiembre de 1506, fallecía en Burgos Felipe I, y se iniciaba en Castilla un período de regencias hasta la llegada de Carlos I.

A Felipe I le queda, ante la historia, el haber tomado la decisión, que suponía una innovación en la vida de los reinos españoles, de arrendar el servicio de correos.

Pero este arrendamiento crearía a sus sucesores notables problemas, derivados de la existencia de concesiones y privilegios reales que no podían ser conculcados con facilidad.

Fallecido Fernando “el Católico”, rey de Aragón y gobernador-regente de Castilla, el 23 de enero de 1516, pasó a ocupar al corona de España su nieto Carlos I, también V de Alemania, si bien no pisó tierra española hasta el 19 de septiembre del año siguiente 1517.

Con Carlos I, el correo sigue en manos de la familia Tassis. Francisco de Tassis ya enfermo y sexagenario (moriría a finales de 1517) va cediendo el mando del negocio a sus sobrinos Bautista, o Juan Bautista (de ambas maneras aparece escrito), Mateo y Simón.

Conocemos abundante documentación al respecto. Con Carlos I todavía en Flandes existe un primer documento de 12 de noviembre de 1516, que es un ajuste hecho entre el rey Francisco y Bautista de Tassis regulando el establecimiento de postas para el servicio del Emperador entre España, Roma, Nápoles, Alemania y Francia, con una vigencia de un año.

Esta regulación podemos considerarla como una confirmación de la real cédula de 1505 dada por su padre Felipe I.

Una traducción de la misma en los puntos que conciernen al transporte de la correspondencia a España y en concreto al punto VI señala que “desde Bruselas hasta Burgos en verano en siete días y en invierno ocho días”.

Un punto de referencia ahora es Burgos que ha sustituido a Toledo y a Granada, que eran las ciudades citadas como referencia apenas doce años atrás.

Considerando la distancia Bruselas-Burgos (aproximadamente 1.316 km) se obtiene unas velocidades medias de 188 km diarios en invierno, superiores en un 40% a las que se estimaban en 1505.

En la Europa imperial el servicio de correos está al servicio de la corona. Cayetano Alcázar, en “Los Orígenes del Correo moderno en España”, señala la existencia de tres carreras principales:

Roma-Venecia-Insbruck

Viena-Praga-Ratisbona-Augsburgo-Lyón-Madrid

Viena-Praga-Nuremberg-Francfurt-Bruselas.

Poco después de la llegada de Carlos I a España, el rey firmó en Valladolid el 20 de diciembre de 1517 un nuevo ajuste con Bautista y Mateo de Tassis para establecer postas desde el punto de España donde estuviere la corte hasta Flandes y desde allí a cualquier punto de Alemania donde estuviese el Emperador, debiendo de tener dos caballos cada posta. Especifica que las postas son para el servicio del Rey “desde Burgos hasta Bruselas” y mantiene los mismos plazos que en el documento anterior.

Un tercer documento firmado en Zaragoza el 8 de julio de 1518, una Real Cédula parece ser el finiquito del

ajuste establecido el 12 de noviembre de 1516, con lo cual se justifica la existencia de uno nuevo el 20 de diciembre de 1517.

Un cuarto documento firmado en Zaragoza el 28 de agosto de 1518 nombra “maestros mayores de Ostedes y Postas i correos de nuestra casa i corte i de todos nuestros reinos i señoríos i de fuera de ellos” a Bautista, en ausencia de éste a Mateo y a falta de ambos a Simón.

Pero esta confirmación de los Tassis como “maestros de postas i correos... de todos nuestro reinos”, plantearía posteriormente numerosos problemas, sobre todo en Cataluña, ya que el rey, venido directamente desde Flandes, desconocía los privilegios de las “Cofradías”, en algunos casos otorgados por su abuelo Fernando y que todavía subsistirían durante más de siglo y medio.

Carlos, previsor, conociendo quizás las dificultades que este tema se le presentaron a su padre, naturalizó españoles a Bautista, Mateo y Simón, en el mismo documento de 28 de agosto de 1518: “es nuestra merced que seais auido (habidos=tenidos) por tales y podais gozar i gozeis de todas las cosas, que gozan i pueden i deuden (deben) gozar los otros naturales de ellos...” intentando soslayar así las recomendaciones al respecto de su abuela Isabel.

En las Cortes de Valladolid de 1518 los castellanos protestaron contra estas concesiones pidiendo que “no se diese a extranjeros oficios ni beneficios ni dignidades ni gobiernos, ni cartas de naturaleza y si se habían dado que se revocasen: que los oficios de la Casa Real fuesen para castellanos o españoles excepto en el género de porteros y aposentadores donde convenía hubiese de todo”, en la línea de las recomendaciones de Isabel “la Católica”.

El procurador de Burgos fue quien sostuvo más vehementemente su oposición en este tema señalando al respecto que “el Reino no ha de permitir que el gran canciller Mr. Jaurès y otros extranjeros se llevasen la moneda que había en el Reino”.

Pero de podo sirvieron tales quejas, ni las presentadas en el mismo tono en las Cortes de La Coruña de 1520. Carlos I ordena derogar todos los anteriores nombramientos dejando sin efectos cuantos derechos existiesen hasta entonces. Se trata de monopolizar y centralizar el servicio de correos en unas solas manos que el rey estima de confianza. El correo mayor estaba obligado a residir en la corte, en contacto con el rey o con sus virreyes y gobernadores allí donde su presencia fuese necesaria.

La familia Tassis a comienzos del siglo XVI controlaba prácticamente todo el correo de la Europa occidental, con poderosa influencia en todas las cortes y centros de poder, manejando lo que en el lenguaje económico actual podríamos denominar como una *empresa multinacional*.

Pero los negocios de los Tassis no se terminaban aquí. Al segundo de los hermanos, Mateo de Tassis, le encontramos actuando en España como suministrador de alimentos para los ejércitos y como prestamista de la corona, desde aproximadamente 1523 hasta su fallecimiento en 1535. Más adelante veremos en los mismos menesteres a Juan Bautista hacia 1530 y a Raimundo de Tassis en 1555 ya Correo Mayor.

4. CARTOGRAFÍA POSTAL- CARTOGRAFÍA DE LOS CAMINOS

Hacemos aquí un alto en el camino para, retrotrayéndonos al título de esta conferencia, referirnos a la CARTOGRAFÍA POSTAL o incluso a la CARTOGRAFÍA DE LOS CAMINOS.

En todo este período de tiempo, nos encontramos nada de nada. Las planimetrías existentes obvian cualquier referencia al tema, y no será hasta finales del siglo XVII y los comienzos del siglo XVIII cuando comiencen a tenerse en consideración.

Las vías de comunicación aparecen, por ejemplo, en “Corona Portugalliae cum edaffinibus Regnis Hispanicus”, mapa que comprende el norte de Portugal, Galicia, Asturias y Cantabria y partes de Vizcaya, Castilla-León y Extremadura, de Jacodus Robijn, Ámsterdam, 1996.

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, Ámsterdam, 1704; “Novísima et Accuratissima Regnorum Hispaniae et Portugalliae”, con un retrato del archiduque Carlos, de Frederick de Witt, Ámsterdam, 1707, y del que se hicieron varias ediciones; “Theatrum Martis in Hispania et Portugallia” de Abraham Allard, grabador y vendedor de Leiden, Ámsterdam, 1710; “A new and exact map of Spain and Portugal” del británico Herman Moll, Londres, 1711, por citar solamente algunos de los más tempranamente aparecidos.

Si nos referimos a España, hemos de señalar:

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, pero circunscrito exclusivamente a algunos caminos de Cataluña.

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”, sea el titulado “L’Espagne divesée 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 y 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, “ordinariamente 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

Recordando la equivalencia

1 real de plata \equiv 2 reales de vellón

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 Lodares

– 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 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 y 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.

5. POSTAS Y CAMINOS

Postas y caminos son dos conceptos que irán indisolublemente unidos a lo largo de la historia durante los siglos XVI al XIX.

Sin una buena red de caminos es difícil que pueda desarrollarse una red de postas ya que aquella constituye el soporte básico, la infraestructura, sobre la que tiene que desplazarse el elemento humano. Pero por otra parte quizás no sea exagerado señalar que son las postas, el establecimiento de grandes carreras, consecuencia inmediata de la unión de los reinos peninsulares, con la ampliación de los centros políticos y de decisión (Burgos, Valladolid, Sevilla, Barcelona,...) que han de estar unidos a la Corte y

entre sí por cuestiones políticas, comerciales, militares... las que van a actuar como motor del desarrollo de la red viaria.

En la frontera de los siglos XV y XVI se presentan otros dos hechos cuya importancia es necesario destacar: el descubrimiento de América y el inicio de su colonización y la integración de España en un Imperio que abarca ingentes extensiones no exclusivamente en el continente europeo.

Todo ello provoca una movilidad humana en contingentes importantes que incidirá sobre el desarrollo de postas y caminos como factor de aceleración.

Con el establecimiento en la corte de España las comunicaciones interiores se desarrollan ampliamente y la red de postas se establece a lo largo de los caminos que van de unas ciudades a otras.

En el ajuste de 12 de noviembre de 1516 en Bruselas entre Carlos I, Francisco y Bautista de Tassis, del que ya hemos hablado anteriormente, y en concreto en el punto IV, se señala la obligación de éstos de mantener caballos.

José Ignacio Uriol en "Apuntes para una historia del transporte en España" explica así el tema de las postas

"El establecimiento de las postas era en efecto la respuesta técnica a las exigencias de esas velocidades en el transporte de la correspondencia. En terreno llano, un caballo al paso hace unos 6 ó 7 km/h; al trote 12 ó 13 y al galope 24 ó 25; ahora bien, en el primer modo de marcha su resistencia física le permite andar 9 ó 10 horas diarias, mientras que al trote se reduce su andadura a sólo tres horas, y al galope a una hora u hora y media; en cuanto la pendiente media del camino sea de 3 ó 4 por 100 las velocidades pueden disminuir hasta un 50 ó 60 por 100 de las señaladas".

Por ello, con sólo un caballo y un jinete, como los correos que hemos contemplado anteriormente, se podía recorrer al día unos 50 ó 60 km, mientras que con postas, a 20 km de distancia unas de otras, podrían hacerse de 15 a 20 km a la hora, cambiando de montura, con lo que en ocho o diez horas de camino se podía llegar a 150 ó 200 km diarios, que, como término medio, corresponde a las velocidades que hemos visto antes en los itinerarios Toledo-Bruselas y Granada-Bruselas 135 km diarios en la época de Felipe I "el Hermoso" y en el itinerario Burgos-Bruselas 188 km diarios en la época de Carlos I.

Pero el servicio de postas requiere una organización importante y eficiente; la existencia de las postas, esto es de posadas donde se disponga de caballos de refresco, la disposición de personal adiestrado, maestros de postas y postillones, unos que regentan y organizan las posadas y otros que acompañan al correo en otro caballo para devolver a la posta de procedencia los dos caballos, el del postillón y el del correo, etc... y esta organización la supieron proporcionar los Tassis.

Al principio, en los primeros años del siglo XVI, las postas estaban al servicio exclusivo del Rey, bien para la correspondencia real o bien para facilitar los viajes rápidos de las personas reales y altos funcionarios de la Casa Real. Más tarde el servicio fue abriéndose al público y evolucionando en su funcionamiento.

La expresión "viajar por la posta" en esta forma y en todas sus formas derivadas aparece con frecuencia en los libros de viajes de la época, y así por ejemplo un repaso por el libro "Crónica del Emperador Carlos V" de Pedro Girón no pone de manifiesto la utilización de las siguientes expresiones relacionadas con los viajes por la posta.

– "Vino.. cuasi por la posta" refiriéndose a un viaje realizado por el Condestable de Castilla D. Pero (Pedro) Hernández de Velasco, de Valladolid a Segovia, a primeros de septiembre de 1532.

– "Vino por la posta" refiriéndose a un viaje realizado por el Emperador desde Rosas donde desembarcó procedente de Italia el lunes 21 de abril de 1533, llegando a Barcelona distante catorce leguas de Rosas, "al otro martes a las nueve o las diez de la mañana".

– "Partió por la posta" se refiere a un viaje realizado por el Emperador desde Monzón a Barcelona, en junio de 1533.

– "Y fue por la posta" se refiere a un viaje realizado por el Emperador desde la Muela de Daroca en enero de 1534.

– "Vino S.M. por la posta" se refiere a un viaje realizado por el Emperador desde Mojados a Valladolid a 30 de junio de 1534.

– "Aver venido por la posta" esta narración corresponde a una justificación de una serie de hemorragias producidas por este motivo y que causaron la muerte en Palencia, a finales de agosto de 1534, al marqués de Aguilera D. Luis Fernández Manrique.

– "Él fue por la posta" refiriéndose a un viaje que realizó el alguacil Velasco saliendo desde Madrid para encontrar al conde de Ureña D. Juan Telles Girón que se suponía venía desde Peñafiel, y no encontrándolo volvió a Madrid. Esto sucedía en abril-mayo de 1535.

– "Tomó la posta" se refiere a un viaje realizado por el contador Rodrigo de Albornoz, quien desembarcó en un puerto de la costa catalana al norte de Barcelona, dirigiéndose por dicho sistema a la Corte (Valladolid), donde llegó el 18 de octubre de 1536.

– "Partió de Monçon por la posta" se refiere a un viaje realizado por el Emperador de Monzón a Valladolid, llegando a ésta el sábado 24 de noviembre de 1537 anocheado.

– "El qual vino por la posta" se refiere a un viaje realizado por el "Duque de Alva" D. Hernando de Toledo, hasta Valladolid, a finales de diciembre de 1537.

– "Se despachó una posta a Génova" se refiere a un emisario enviado para indicar a las galeras que debían de regresar a Barcelona, lo que hicieron el 15 de abril de 1538.

– "Vino por la posta" narra la llegada a Valladolid, el 29 de julio de 1538, de M. Brisaque, caballero francés, enviado por el Rey y la Reina de Francia a visitar a la Emperatriz.

... ..

Estos pueden ser algunos ejemplos que ilustran la falta de precisión en los que el concepto "posta" significaba.

Sin duda “posta” era un concepto nuevo, una “filosofía” nueva, que englobaba el sistema, el camino, la velocidad, la novedad, ... todo y nada en concreto. Pero como antes esbozábamos, el soporte físico que había de servir como infraestructura era una nueva red de caminos.

Dos son los textos fundamentales para tener una visión del estado, desarrollo y problemática de los caminos, y más concretamente de los comienzos del siglo XVI. Nos estamos refiriendo a los de Gonzalo Menéndez Pidal “Los caminos de la Historia de España” y de Manuel Criado del Val “Teoría de Castilla la Nueva. La dualidad castellana en los orígenes del Español”.

La construcción y arreglo de los caminos se considera obligación de los municipios y gremios de mercaderes, pero la penuria económica de la época, con la sangría que para el contribuyente castellano representan el imperio europeo y la aventura americana no permite demasiadas atenciones.

Solamente las expediciones militares conllevan el necesario acondicionamiento de caminos y puentes que han de soportar el paso de la incipiente artillería. En este sentido las vías que desde Valladolid a Burgos conducen a Santander-Laredo (comunicaciones marítimas con Flandes) y a Fuenterrabía (defensas fronterizas), reciben alguna imprescindible mejora.

A veces la apertura de nuevos caminos crea tensiones regionales. Así cuando en 1533 Vizcaya pretende abrir una nueva vía hacia Castilla a través de Peña Orduña y La Losa, se encuentra con la oposición armada de Álava que es apoyada en sus pretensiones por Guipúzcoa y Navarra. Estos hechos no serán infrecuentes en el tiempo y principalmente se concentran en el área vasconavarra.

El esquema viario en el primer tercio del siglo XVI presentaba una gran densidad de caminos en el polígono Burgos-Zamora-Salamanca-Ávila-Toledo-Guadalajara-Burgos. Dentro de este hexágono irregular quedaban comprendidas Palencia, Valladolid, Segovia y Madrid, con lo que se cerraba un espacio de la máxima importancia en la España de aquel tiempo. Hemos de señalar que a pesar del obstáculo de la Cordillera Central que separaba ambas mesetas, configurando las dos Castillas, las comunicaciones entra ambas nunca se verán interrumpidas, existiendo diferentes pasos de montaña (Navacerrada, Lozoya, Somosierra...).

6. GEOGRAFÍA, ITINERARIOS, CAMINOS

Al llegar a este punto tenemos una conclusión muy clara:

HAY POSTAS, HAY CAMINOS... PERO NO HAY MAPAS

a lo que podríamos añadir ¿y ante esta situación, qué podemos hacer?, ¿resignarnos ante lo inevitable? o ¿tratar de buscar alguna alternativa?

Si utilizamos adecuadamente la información existente (que no es poca) a lo mejor podríamos reconstruir “cartográficamente” la red de postas y caminos.

Este es el camino elegido, y vamos a trabajar con:

- La “Descripción y Cosmografía de España”, de Hernando Colón, 1517.
- El “Repertorio de todos los caminos de España”, de Juan de Villuga, 1546.
- El “Memorial o Itinerario de los principales y mejores caminos de España”, de Alonso de Meneses, 1568.
- El “Nuevo Itinerario delle Poste per tutto il Mondo”, de Ottavio Codogno, 1608.
- La “Descripción General para escribir a todas las ciudades de España”, de Blas Alonso de Arce, 1736.

La Descripción y Cosmografía de España, de Hernando Colón

El primer intento de conocer lo mejor posible el territorio español, imprescindible base para su posterior traslado a mapas, se debe a Fernando Colón, hijo del descubridor Cristóbal Colón y de Beatriz Enriquez.

Hombre de vasta cultura, había participado en dos viajes al nuevo continente, había recorrido parte de Europa, y trabajaba como cartógrafo a las órdenes reales.

A él se debe el intento de mandar por todas las provincias del reino personas capaces de realizar una serie de pesquisas y comprobaciones que le permitieran hacer una descripción de la cosmografía de toda España. Su inicio ha de fijarse en el año 1517, y pocos años después, en 1523, el rey le ordena de manera tajante, anulando la anterior autorización, parar todos los trabajos.

Probablemente alguien se dio cuenta del poder que suponía un amplio conocimiento de la realidad nacional.

La “Descripción y Cosmografía de España” se recuperó a finales del siglo XIX al encontrarse sendos manuscritos en la Biblioteca Colombina de Sevilla y en la Biblioteca Nacional de Madrid, siendo publicada en tres volúmenes por la Sociedad Geográfica, Imprenta del Patronato de Huérfanos de la Administración Militar, de Madrid, en 1908 el tomo II, en 1910 el tomo I (ambos procedentes de Sevilla) y en 1915 el tomo III (con el material de Madrid).

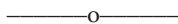
La obra comienza señalando “Lunes III de Agosto de 1517 – Començe el ytinero – I çaragoça cibdad grande de Aragón hasta perdiguera ay cinco leguas y pasase por barca vn rrío vn milla de çaragoça y ebra y pasase antes que no el dicho rrío apar de çaragoça por puente = Perdiguera es lugar mediano de hasta 100 vecinos hasta la majara hay cuatro leguas”.

De aquí parece deducirse que el propio Fernando Colón fue uno de los encargados de “patear el territorio”.

Que la obsesión por el conocimiento del territorio estaba presente en la vida nacional lo pone de manifiesto el hecho de que el movimiento Comunero de Castilla expresase en la Junta de Ávila que entre sus proyectos de futuro se encuentra “que en cada un obispado se haga un

libro en que se asienten todas las ciudades, villas y lugares, fortalezas y rentas que el rey tiene en aquel obispado; e que se asienten los vecinos que cada un lugar tiene; e los que tienen sus aldeas e quantos dellos son hidalgos e quantos pecheros e lo que renta cada lugar”.

Pero como el movimiento Comunero fracasa tras la derrota y ajusticiamiento de sus líderes en Villalar (1521), el proyecto continuará sumido en el olvido.



En el período de Felipe II (1556-1598) se vuelve a poner en marcha el proyecto. Lo intentó llevar a cabo el Doctor Juan Páez de Castro, formando un interrogatorio muy detallado con 58 preguntas. Pero Páez de Castro muere en 1570 y el tema por mandato del propio Felipe II pasa a manos de Ambrosio Morales, que no muestra interés alguno en el proyecto.

De nuevo Felipe II es quién muestra mayor interés en el proyecto de realizar una amplia encuesta sobre el territorio nacional. Así en 1574 se empieza a enviar un cuestionario de solamente 24 preguntas, que no debió dar el resultado apetecido, pues el 27 de octubre de 1575 despachó desde El Pardo una cédula dirigida a los gobernadores y corregidores de los pueblos acompañándola de un nuevo cuestionario de 59 preguntas.

Todavía el 7 de agosto de 1578 Felipe II hace imprimir un tercer cuestionario, ahora con 45 preguntas, todo lo cual pone de manifiesto el innegable interés del monarca por el tema.

El original de las relaciones histórico-geográficas se encuentran en la Biblioteca del Monasterio del Escorial en siete volúmenes manuscritos encuadernados, a los que hay que agregar un volumen complementario dedicado exclusivamente a la ciudad de Toledo.

Parece ser que se encargó a Pedro Esquivel la realización de un mapa a partir de esta documentación. Esquivel incluso iniciará una triangulación para fijar dimensiones apoyándose en puntos principales y realizando posicionamientos astronómicos que fueron continuados a su muerte por Diego de Guevara, pero de los que nada se sabe a ciencia cierta.

Sin embargo, existe en la Biblioteca del Monasterio de El Escorial un Atlas de España, que podemos considerar como la más importante aportación cartográfica del siglo XVI, y que puede datarse del último tercio o cuarto de siglo.

Es un Atlas manuscrito con 42 hojas que conforman 21 mapas en los que se representa la mayor parte de la Península Ibérica.

El primero de ellos es un mapa general y puede considerarse como un mapa de distribución de hojas. En el mismo aparecen las gradaciones de meridianos y paralelos y se toma como origen de meridianos, el del cabo de Rocha (o Roca) como punto más occidental de la Península Ibérica y de Europa.

Las restantes 20 hojas corresponden a distintas partes del territorio, representadas a una escala aproximada de

1:375.000 (la mayor utilizada hasta la fecha), y corresponden a:

- Reino del Algarbe
- Andalucía: Sevilla, Cádiz y Málaga
- Andalucía: Jaén, Granada y Almería
- Portugal
- Extremadura y Córdoba
- La Mancha y parte de Andalucía
- Albacete, Murcia y reino de Valencia
- Portugal
- Portugal, Cáceres y Salamanca
- Segovia, Ávila, Madrid, Toledo, Ciudad Real y Cuenca
- Cuenca, Valencia, Castellón y Tarragona
- Galicia y Portugal
- Galicia, Portugal y Reino de León
- Valladolid, Burgos, Soria y Guadalajara
- Aragón y Cataluña
- Cataluña
- Galicia
- Galicia, Asturias y León
- Santander, Vascongadas, Rioja y Navarra
- Vascongadas, Navarra y Aragón

Esta serie de mapas se aleja en su concepción y diseño de las conocidas cartas náuticas y portulanos, habiendo desaparecido toda la tradicional información costera. Por el contrario se trata de fijar toda la planimetría tan fielmente como sea posible, llamando la atención el cuidado y detalle de la desembocadura del río Guadalquivir, como sus marismas e islas, y el estuario del río Tajo en las cercanías de Lisboa.

Evidentemente, y como corresponde al momento, no hay información altimétrica, ni por supuesto de la red viaria.

¿Qué explicación razonable puede darse a este Atlas? Lo más probable es que fuese un intento de plasmar cartográficamente alguna de las “relaciones” realizadas, y/o que hubiera podido ser preparado como minutas para la realización de un trabajo que se preveía realizar posteriormente y que por las razones que fueren no continuó adelante.

Repertorio de todos los caminos de España, de Juan de Villuga

En el año 1546 se publica en Medina del Campo la primera relación de caminos aparecida en España, con el nombre de “Repertorio de todos los caminos de España”.

Su autor es el valenciano Pedro Juan de Villuga y lo imprimió Pedro de Castro constituyendo, sin lugar a dudas, el precedente más remoto de las actuales guías de carreteras, aún cuando sólo sea una relación escueta de los itinerarios más recorridos en aquellos tiempos por los viajeros de España. El título continúa con la explicación “hasta ahora nunca visto, en que hallara cualquier viaje y cualquier andar muy provechoso por todos los caminantes”.

Ricardo Ortiz Vivas supone que probablemente fuese correo al manifestar “... de la cual certidumbre de los

caminos diversos mi larga peregrinación por toda la España ha sido la maestra”.

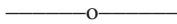
El único ejemplar original del que se tiene noticia fue adquirido por el hispanista Mr. Archer Huntington, con destino a la Hispanic Society of América, quien en 1902 realizó una edición facsímil de doscientos ejemplares, uno de los cuales se encuentra en la Biblioteca Nacional, de Madrid.

De este “Repertorio” Reimpresiones Bibliográficas hizo en 1950, otra edición, no facsímil, de 300 ejemplares, donde se incluía un mapa realizado específicamente para esta edición.

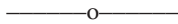
Una adaptación de este mapa fue realizada por J. L. Uriol Salcedo, e incluida en el Atlas Nacional de España (ver *Acadēmus*, núm. 4, pág. 59). La red representada en el mapa tiene una longitud total de unos 18.000 kilómetros.

Hoy a cuatro siglos y medio de distancia en el tiempo, esta misma estructura es la que sigue la red nacional de carreteras, como no tenemos más que comprobar en cualquier edición de la Guía de Carreteras.

El “Repertorio” incluye itinerarios, con las distancias en leguas entre cada dos estaciones. A veces hay tramos que pertenecen a dos o más itinerarios.



De la época de Felipe II (1556-1508) hemos de señalar otro libro de itinerarios. En el año 1568 aparece impreso en Medina del Campo por el librero Alonso Calleja un “Memorial o Itinerario de los principales y mejores caminos de España. Con el camino de Madrid a Roma” del que es autor el Correo Alonso de Meneses. De él se conocen posteriores ediciones de 1620, 1622 y 1650. Al final del libro se halla una tabla del número de Caminos, que contiene la descripción de 156 itinerarios.



Y en la época de Felipe III (1598-1621) también encontramos otro conocido libro de itinerarios. Es debido al Lugarteniente del Correo Mayor de Milán, Ottavio Codogno, y lleva por título “Nuevo Itinerario delle Poste per tutto il Mondo”. De este libro existen numerosas ediciones: 1608, 1616, 1623, 1628, 1666, ... En el Libro III (consta de cinco) en la parte referente a España marca los itinerarios y postas que se contaban desde Madrid a otras poblaciones tales como Santiago, Coruña, Finisterre,

Pamplona, San Juan Pie de Puerto, Zaragoza, Barcelona, Sigüenza, Astorga, Burgos, Valladolid, Toledo, Sevilla, Mérida, Guadalajara, Alicante, Bilbao, Zamora, León, Ocaña, Valencia, Oviedo, Salamanca, Granada, Málaga, Vitoria, etc.

En el Libro IV se ocupa de los viajes de peregrinos que visitan las célebres iglesias y santos lugares de Europa y Jerusalén, marcando con minuciosidad los edificios, reliquias y curiosidades dignas de nota en cada población. Señala los itinerarios desde Roma a Milán, Santiago de Compostela, Loreto, El Cairo, Babilonia y la Tierra Santa. Entre las efigies y templos dignos de visitarse en España menciona los Cristos de Burgos y Zalamea, El Escorial y las Vírgenes del Pilar, Monserrat y Atocha.

En el Libro V apunta las salidas de los correos ordinarios de Roma, Turín, Mantua, Venecia, Bolonia, Lión, Milán, Génova, Mesina, Florencia y Nápoles, para diversas naciones de Europa y Nueva España; y cada cuatro sábados de las de Italia, que hacían su camino por Burgos, Miranda, Vitoria, Irún, Bayona, Burdeos, Limoges, etc.; las de Burgos a Madrid, Barcelona y Valencia, eran semanales. El correo de Flandes y Lisboa, salía de la corte de España cada quince días; el de Valencia cada siete, y lo mismo los de Sevilla, Cartagena, Cuenca, Zaragoza, Galicia, Valladolid y Zamora. Para Constantinopla una vez al mes por la vía de Venecia. Marca las comunicaciones de Sevilla, Palencia, Barcelona, Salamanca y Toledo, con Roma, Flandes, Orán, Fez, Marruecos, Larache y las Indias.

FELIPE V 1701-1746	1716 TARIFAS	1736 BLAS DE ARCE
	1720 REGLAMENTO	
FERNANDO VI 1746-1759	1743 MARCAR PORTEOS	1757 MATÍAS ESCRIBANO 1761 CAMPOMANES
	1762 ORDENANZAS MARCAR PORTEOS	
CARLOS III 1759-1788	1774 FECHAR LLEGADA	1775 ESPINALT
	1779 TARIFAS REGLAMENTOS	
CARLOS IV 1788-1808	1794 ORDENANZAS	1800 CABANES
	1804 TARIFAS	
FERNANDO VII 1808-1833	1815 TARIFAS	1830 CABANES
	1822 TARIFAS (INAPLICABLES) MARCAS PROVINCIALES	
ISABEL II 1833-1868	1833 DIVISIÓN PROVINCIAL	
	1842 FECHADORES BAEZA	
	1845 TARIFAS 1850 SELLOS	

La Descripción General para escribir a todas las ciudades de España, de Blas Alonso de Arce

Tras haber dado un vistazo a los trabajos de Hernando Colón, Pedro Juan de Villuga, Alonso de Meneses y Ottavio Codogno que se encuadran en el período 1520-1608, damos ahora un salto de más de un siglo, y nos encontramos, ya en 1736, con Blas Alonso de Arce que aborda un trabajo no exclusivamente postal sino con facetas geográficas y toponímicas, sobre las estructuras viales españolas.

El libro, de 15 por 11 cm y con 506 páginas de texto, se titula “DESCRIPCIÓN GENERAL PARA ESCRIBIR A TODAS LAS CIUDADES de España, Villas y Lugares mas remotos de ella, Reynos y Potencias Extranjeras, con los días en que llegan, y parten los Correos de esta Corte, y de mas Caxas de todo el Reyno; el tiempo que tardan las respuestas de las Cartas, el porte que se debe llevar por ellas, según de los parajes donde vienen, en conformidad del Decreto de su Majestad de 7 de diciembre de 1716, todo para el mayor aumento de la Real Hacienda, utilidad del Comercio y bien común de los Pueblos”.

Estas tarifas, se presentan en las Tablas I y II adjuntas.

TABLA I

Reglamento para saber de observar en la entrega de las partes de las Cartas de dentro del Reino

	Carta sencilla. Rs. 10. 00.	Carta doble. Rs. 20. 00.	Carta de pasaporte. Rs. 30. 00.
De todas las cartas que hubieren á una Carta del Principado de Castilla.....	30	30	40
De las cartas de Galicia y León.....	30	40	40
Del Reyno de Aragón.....	40	50	50
Del de Valencia.....	40	50	50
Del de Navarra.....	40	50	40
Del Señorio de Vizcaya.....	40	50	40
Del Reyno de Cataluña.....	40	50	40
Del Principado de Asturias.....	40	50	40
De la Provincia de Burgos y Santander.....	40	50	40
De la Provincia de Extremadura.....	40	50	40
De la Andalucía la alta.....	40	50	40
De Andalucía la baja.....	40	50	40
Del Reyno de Murcia.....	40	50	40
De Castilla la Vieja.....	40	50	40
La Realta.....	40	50	40

Y se advierte que á propiacion de las dhas. cartas que ay á esta Corte de las expresadas partes, se han de satisfacer las partes en los dhas. oficios del Reyno y por los pliegos certificadas en cada dha. parte que han de ser de á propiacion de una Carta. Advertiendose lo antes dha. en los dhas. oficios del Reyno. Madrid á 2 de Diciembre de 1716.

TABLA II

Reglamento para saber de observar en la entrega de las partes de Cartas de fuera del Reino, segun sus distancias y lo que se practica en los Despachos de donde se dirigen.

	Carta sencilla. Rs. 10. 00.	De media parte. Rs. 15. 00.	Carta doble. Rs. 20. 00.	Carta de pasaporte. Rs. 30. 00.
De Paris y Lyon á Madrid.....	3	4	5	6
Id. para Andalucía, Galicia, Extremadura y Portugal.....	5	6	7	8
De Burdeos, Tolosa y lugares de su circunscripción á Madrid.....	8	9	10	11
Id. para Andalucía, Extremadura, Galicia y Portugal.....	3	4	5	6
De Bruselas á Madrid.....	1 1/2	2	3	4
Id. para Andalucía, Galicia, Extremadura y Portugal.....	2	3	4	5
De Ginebra y Flandes á Madrid.....	2	3	4	5
Id. para Andalucía, Extremadura, Galicia y Portugal.....	1 1/2	2	3	4
De Inglaterra á Madrid.....	6	7 1/2	9	10 1/2
Id. para Andalucía, Extremadura, Galicia y Portugal.....	6	7 1/2	9	10 1/2
De toda la Italia á Madrid.....	6	7 1/2	9	10 1/2
Id. para Andalucía, Galicia, Extremadura y Portugal.....	6	7 1/2	9	10 1/2

Previene que en la dha. de las cartas de Madrid se debe entender lo que ha de ser para los dhas. Castilla, Vizcaya, Navarra, Aragón, Valencia y Cataluña, mediante que las dhas. de ellas las partes recibir en derechos como uno en sus Caxas por la parte del Reino, Ginebra y Bruselas. Madrid 2 de Diciembre de 1716.

El libro se estructura en dos partes claramente diferenciadas, la primera se titula “Estafeta General de Castilla” y la segunda “Estafeta de Italia y Flandes”.

Aquí aparecen por primera vez “las Caxas”, que han sido uno de los motivos de estudio de todos los investigadores en el tema prefilatélico, y cuyo conocimiento es condición “sine qua non” para poder clasificar las cartas prefilatélicas españolas.

Su numeración e identificación territorial permitirá sin duda avanzar un enorme paso en estas investigaciones.

Jorge Guinovart y Manuel Tizón en su “Prefilateria Española”, obra cumbre de la historia postal española señalan:

“En nuestras modestas investigaciones sobre el empleo de las marcas postales no hemos podido encontrar, hasta la fecha, datos precisos sobre la ordenación Postal en España hacia finales del siglo XVII y principios del XVIII, ni reglamentos o decretos que regulen el empleo de “sellos” para marcar y distinguir la correspondencia a partir de un determinada fecha...”

Los primeros datos, un poco precisos, los encontramos en la obra de don Bernardo de Espinalt y García: “Dirección General de Cartas en forma de Diccionario, para escribir a todas las Ciudades, Villas, ...”, publicada en Madrid, en 1775, en donde cita el autor que existían 150 “Caxas Principales del Reino”, todas ellas dependientes de la “Caxa General de Madrid” u “Oficio del Correo General de Madrid”.

El Blas de Arce posibilita un amplio conocimiento de “las Caxas” incluyendo referencias como:

“Este día (martes) al amanecer viene el Correo de Castilla, Montañas de Burgos, ... que comprehenden ochenta y dos Caxas, o Cabezas de Partido, las cuales son ...” (pág. 3).

“El expresado día Miércoles a media noche se despachan los Correos de Castilla, ... que comprehenden ochenta y siete Caxas, las cuales son ...” (págs. 58 y 59).

Resumir en el espacio necesariamente breve de esta charla, toda la información contenida en las más de quinientas páginas del libro, resulta tarea físicamente imposible. Por otra parte la información está muy desperdigada y presentada en forma muy farragosa. Esta se refiere principalmente a:

- Llegadas a Madrid y salidas desde Madrid de los diferentes correos, por días de la semana.
- Relaciones de Caxas o Cabezas de Partidos, con numeración correlativa.
- Tarifas relativas a las diferentes regiones.
- Listados de lugares (ciudades, villas, aldeas, ...) por orden alfabético señalando las Caxas por donde reciben o despachan la correspondencia.
- Listado de lugares que integran el territorio propio de cada Caxa señalando las llegadas desde Madrid y las salidas hacia Madrid, así como el tiempo que tarda una respuesta hasta Madrid.

Toda esta información está presentada de manera “incómoda” para el investigador, farragosa e inconexamente, lo que hace difícil la contrastación de los datos y la interconexión de la información.

ESTAFETA GENERAL
DE CASTILLA.

DIA MARTES.

ESTE día al amanecer viene el Correo de Castilla, Montañas de Burgos, Reynos de León, Galicia, y Principado de Asturias; que comprehenden ochenta y dos Caxas, o Caberos de Partido, los quales son Valladolid, Medina del Campo, Salamanca, Priores de Bracamonte, Segovia, Avila, Palencia, Burgos, Tudela, con su Reyno de Navarra, Socia, Ciudad-Rodrigo, Vitoria, Alava, Pineda, Le Barrois, Vizcaya, San Sebastian, Vitoria, Toro, Zamora, Leno, Oviedo, Biatico, Santiago de Galicia, Caraba, Brusens, Orense, Lago, Mondado, Manero, Sorio, Villa-Fuera del Viento, Tui, Vigo, Pineda, Villa-García de Campos, Valle de Fozes, Hacerre, Alcalá de Nava, Guadalajara, Montes de Aragon, Berço de Ossa, Sigüenza, Caceres, Dukas, Guesco, Teruel, Villa-Castin, Elpias, Guadalupe, Arevalo, Obeso, Madrigal, Sahagun, Briviesca, Villalpando, Naxera, Carrion, Santo Domingo de la Calzada, Miranda de Ebro, Navarrete, Mayorga, Chinchon, Medina de Pomar, Balmafeda, Orduña, Durango, Villorjo de Salvanes, Torrelaguna, Alarcos, Ita, Aranda de Duero, Palencia, Tarazona, Arganda, Reposa, Santander, Aguilas de Campo, Santillana, y San Vincente de la Barquera.

Se ha de advertir, que las Cartas del Reyno de Navarra, Socia, Alcalá de Nava, Guadalupe, Torrelaguna, Alarcos, Ita, Medina, Palencia, Guesco, y Sigüenza, no vienen hasta la tarde del referido Martes; y asar, y otros de este día, y el Miércoles, hasta las Oraciones, que se entregan à los Carreros para que los repartan por las cañas; y los portes de ellas son los siguientes.

Carta sencilla .. Doble .. Onza.	
Burgos, San Sebastian, y Reyno de Leno.....	16....24....32.
Vizcaya, Navarra, Galicia, y Asturias.....	18....28....42.
Los dos Castillos, Socia, y Alarcos.....	22....28....42.

El referido día Martes, à las diez de la noche sale el Correo de las Andalucías, y parte de la Mancha, que se compone de las treinta y quatro Caxas, que vienen, y se especifican el día Lunes, que vienen con esta Orduña, y las Caxas de Villar, y Lagares que se despachan, son las siguientes.

DIA SABADO.

ESTE día à la manecer viene el Correo de Castilla, Reyno de Murcia, y Mancha, que se compone de cinquenta y cinco Caxas, ò Caberos de Partido, que son Orihuela, Valladolid, Medina del Campo, Salamanca; Peñaranda de Bracamonte, Segovia, Avila, Palencia, Burgos, Logroño, Ciudad-Rodrigo, Toro, Zamora, Vitoria, San Sebastian, Villbao, Cuenca, Murcia, Cartagena, Yecla, San Clemente, Belmonte, Huete, Riofeco, Villarejo de Salvanes, Caravaca, Lorca, Tarazona, Arganda, Alcalá, Guadalajara, Paltrana, Laredo, Tordefillas, Villa-Castin, Espinar, Guadarrama, Arevalo, Olmedo, Madrigal, Sahagun, Briviesca, Cuellar, Medina de Pomar, Villalpando, Naxera, Carrion, Santo Domingo de la Calzada, Miranda de Ebro, Navarrete, Mayorga, Durango, Balmafeda, Orduña, Chinchon; y por la Valija, ò Maja de Francia viene tambien este día Vizcaya, Rioja, Montañas de Burgos, y Aranda de Duero.

Danse las Cartas de los referidos parages todo el día, hasta las Oraciones, que se entregan à los Carreros; y los portes de ellas, segun el Decreto de su Magestad de 7. de Diciembre de 1716. son los siguientes.

Carta sencilla .. Doble .. Onza.	
De el Reyno de Murcia, Burgos, sus Montañas, y Rioja.....	16....24....32.
Mancha, y Alcarria.....	12....18....24.
Vizcaya.....	18....28....42.

El referido día Sabado à media noche buelve à despacharse el mencionado Correo, que se compone de las cinquenta y cinco Caxas que han venido por la mañana, la de Toledo, y otras cinco mas de las Montañas de Burgos, que son Reynosa, Santander, Aguilar de Campo, Santillana, y San Vicente de la Barquera; advirtiendo, que no se especifican aquí mas que las Caxas principales del Reyno de Castilla, sin nominar en el Alfabeto los Lugares Agregados à ellas, por estar hecha relacion de ellos en el día Miércoles, y solo se expressarán los que competen al mencionado día Sabado; y las Caxas para donde se hacen Pliegos, ò Paquetes en derecha, van notadas con esta señal. ✕

A título de ejemplo de lo indicado señalamos como la numeración de las Caxas es diferente según el día de la semana. Por citar algún caso concreto, Tordesillas es la Caja 51 en el correo que se despacha los miércoles a media noche y es la Caja 39 en el correo que se despacha los sábados a media noche. Además la información de fechas está cambiada en dos días, miércoles por sábado, con lo que el establecimiento de unos programas de análisis se hacía poco menos que imposible.

A título de ejemplo presentamos algunas páginas del libro, como referencia.

Durante algunos años hemos dedicado muchas horas para analizar y comprender en toda su amplitud el trabajo de Blas de Arce, realizado un análisis secuencial donde se ha ido comparando cada nudo de una red con los restantes más próximos, siguiendo una red viaria "teórica", eliminando posibilidades que pudieran parecer "ilógicas". En algunos nudos se producen situaciones de incertidumbre que hemos intentado resolver con arreglo a las posibilidades "más verosímiles" desde nuestra óptica actual, que no debemos olvidar esta desfasada en el tiempo por 270 años de distancia.

Hemos de señalar que hemos decidido la presentación de la información elaborada en forma de gráficos, por aquello de que una imagen vale más que mil palabras.

Los resultados que presentamos, hasta donde nos ha sido posible, se incluyen de la siguiente forma:

- Relación de Caxas.
- Relación de Carreras.

- Esquemas e itinerarios de cada Carrera.
- Isocronas (curvas de tiempos) para las cartas en relación a Madrid.
- Isocronas (curvas de tiempos) para una respuesta a una carta enviada hasta Madrid.

342 ESTAFETA DE CASTELLÁ

LA CAXA 77. ES ARANDA DE DUERO.
Llega á ella el Correo de Madrid á las 10, y lo hacen á despachar para esta Corte el jueves su respuesta en quince días.

ARANDA DE DUERO.

A ZA.	Ferriñilla de las Dueras.	Quintanilla de Nuevas.
Acinas.	Fuente-Nebro.	Reganuil.
Ayllón.	Fuente el Ceped.	Rabanada de la Sierra.
Arandilla.	Fuente-Espina.	Siles.
Aldea del Monte.	Ganuel de Iriza.	Sinogas.
Aguilera.	Ganuel del Mercado.	Sotillo.
Alcova de la Torre.	Grado.	Santibañes del Val.
Alcovilla.	Gumara.	Santa María de Riara.
Acoñar.	Herrera.	Santo Domingo de Silos.
Arauzo.	Hueta del Rey.	Santa Cruz de la Salceda.
Arauzo del Salce.	Honoría.	Santiago de la Puebla.
Badacondes.	Honoría del Pinar.	Santa María de las Ollas.
Balde-Ande.	Huiciofo.	Santa María de Mercañillo.
Badillo.	Isajar del Rey.	San Leonardo.
Briogoso.	Jaramillo Quemado.	Solaraña.
Bahabon.	Itzo.	Tajada.
Barrio de Saño.	La Gillega.	Tubilla.
Baza-Corta.	Muñeco del río Almar.	Terrañillos.
Baños de Arados.	Moncalvillo.	Timichlan.
Caceruga.	Mamolar.	Torbolea.
Cabezón.	Mazariegos.	Torre-Galindo.
Coruña.	Nebreda.	Valde-Malouet.
Cabueñas.	Nava-Aldea.	Vozgas.
Campo del Mercedino.	Navaleno.	Valle-Herrera.
Castrillo de Aza.	Ourubla.	Villa-Verde de Montorio.
Carazo.	Orquillas.	Villalba.
Cañero-Ceniza.	Ortiguela.	Villa-Nueva de Casas.
Cilleruelo de abajo.	Oyuelos.	Villa-Tuelda.
Contreras.	Peñacanda de Duetro.	Velbayre.
Cafesajeres.	Puente-Dura.	Valde-Ande.
Cañosa.	Paulas.	Zafuar.
Cafarejos.	Peñalba.	Zayas de Bafcones.
Cebrecos.	Pinilla de los Buecos.	Zayas de la Torre.
El Campillo.	Pinilla de Trafemonte.	Zimicos.
Eljiposa de Cerbera.	Pinilla de los Mocos.	
El Aldea.	Pinillas.	
Eljiza.	Palacios de la Sierra.	
Eljizón.	Quincana del Pyrio.	
El Yegre.		
Fuente-Almegi.		
Ferriñilo.		

TABLA III
CAXAS DEL CORREO

Aguilar de Campoo	Eljiz	Peñacanda de Bracamonte
Alcalá de Nares	El Espinar	Plaza
Alcalá la Real	Fuentes	Plasencia
Alcantara	Getado	Portomada
Alcazar	Granada	Porto-rebda
Alcazar de San Juan	Guadalajara	Puerto de Santa Marta
Alconete	Guadalupe	Ribera
Almagro	Gandía	Reynosa
Almaraz	Hita	Rioseco
Almazon	Hues	Sabugo
Almorix	Huesca	Salamanca
Almodovar	Jaca	San Clemente
Andajar	La Bañosa	San Lúcar de Barrameda
Anteprem	La Conquista	San Sebastián
Aranda de Duero	Laredo	Santander
Arzobispo	La Sola	Santiago
Argando	León y su Reyno	Santillana
Astorga	Lerida	Santo Domingo de la Calzada
Avila	Lugo	San Vicente de la Barquera
Balajo	Lorca	Soria
Baza	Loseo	Soporia
Belenos	Lugo	Sevilla
Bacalosa y su principado	Llerma	Sigüenza
Baza	Madrid	Soria
Boboson	Maltrigal	Talavera
Bonazon	Malaga	Tarazona
Boscon	Malaga	Teledo
Bilbao	Mazamon	Tordesillas
Brievosa	Mayorga	Toro
Burgo de Osma	Medina del Campo	Torrilegami
Burgos	Medina de Pomar	Tortosa
Caceres	Merida	Trujillo
Cada	Miranda de Hebro	Tuñela y su Reyno
Calatraval	Medina de Azuaga	Tui
Cantón de Alcazar	Mondulido	Vadellero
Cantón de Aragon	Montoro	Vadepalos
Cantón de Valencia	Móstoles	Valencia y su Reyno
Corpo de Gibraltar	Moril	Valdehiedra
Caravaca	Morón	Valde-Malaga
Carriena	Narazon	Vigo
Carrion	Naves	Villacastell
Carrion de la Ribera	Novos	Villalba (del Bierro)
Cas Rabios	Ocaña	Villagracia de Campos
Ciencos	Olmedo	Villapano
Ciudad Real	Olmeda	Villanueva de los Infantes
Ciudad Rodrigo	Orense	Villas de Indias
Cordoba	Oreja	Villanueva de Salvatierra
Cordoba	Orizaba	Villanubedo
Cacira	Oropesa	Vizcaya
Caceres	Palencia	Xerez de la Frontera
Ciudad Real	Oviedo y su principado	Ysla
Daxos	Pamplona	Zafra
Dayriol	París	Zaragoza
Durango	París	Zaragoza y su Reyno

El lector fácilmente podrá identificar todos los topónimos listados y su situación geográfica. Algunos son hoy pequeños pueblos como La Conquista o simplemente Conquista, en el cordobés Valle de los Pedroches, en sus confines con Ciudad Real.

Una clasificación territorial en relación con la vía radial de salida y llegada a Madrid proporciona la siguiente distribución de las Caxas:

CN I	.....23.....	14,3%	Norte, Vascongadas, Rioja
CN II	.....18.....	11,2%	Alcarria, Soria, Navarra, Aragón, Cataluña
CN III	.....19.....	11,8%	Cuenca, Valencia, Alicante, Murcia
CN IV	.....44.....	27,3%	Andalucía, La Mancha
CN V	.....14.....	8,7%	Extremadura
CN VI	.....43.....	26,7%	Castilla la Vieja, León, Asturias, Galicia

A lo largo de todo el trabajo hemos conservado la toponimia de aquella época. Así aparecen escritos, por ejemplo, Alcalá de Nares, Miranda de Hebro, Tui, Balma-ceda, Xerez, Vilbao, ... y algunos otros que pueden llamarnos la atención.

En la Tabla III adjunta hemos enunciado las 162 Caxas existentes en 1735 en todo el territorio nacional. A ellas hay que añadir las de Lisboa, Paris, Bourdeaux, Bayona, Lion, Marsella, Roma, Génova, Nápoles, Sicilia, Florencia y Parma con la correspondencia para y desde el extranjero.

Una rápida visión de su distribución territorial muestra una fuerte concentración de Caxas en los alrededores de Madrid, y a lo largo del eje constituido por la CN VI en su recorrido hasta Villalpando.

Dentro del polígono formado por Toledo, Ávila, Salamanca, Zamora, Palencia, Soria, Cuenca y Toledo se concentran 51 Caxas, lo que representa más del 31% del total nacional.

En la Tabla IV adjunta hemos incluido una relación de Carreras tal como nosotros la deducimos, con indicación de las llegadas a Madrid y de las salidas desde Madrid.

Señalamos también la común denominación de “Montañas de Burgos” que se registra a lo largo del libro repetitivamente. En el Decreto de 7 de diciembre de 1716, se menciona “Provincia de Burgos y Montañas”. A todo lo largo de la primera mitad del siglo XVIII, las “Montañas” son algo consustancial y ligado a Burgos. Más tarde pasaron a denominarse como “Montañas de Santander”.

Carrera de Extremadura

La Carrera del Reyno de Portugal y Provincia de Extremadura que se compone de quince Caxas llegaba a Madrid al amanecer del jueves y volvía a despacharse en la medianoche del viernes.

La relación de Caxas era la siguiente: Lisboa y su Reyno de Portugal (1), Badajoz (2), Mérida (3), Llerena (4), Zafra (5), Oropesa (6), Cáceres (7), Alcántara (8), Truxillo (9), Plasencia (10), Talavera (11), Novés (12), Casa-Rubios (13), Almaraz (14) y Móstoles (15).

A partir de los datos referentes a las llegadas y a los despachos, a y desde cada una de las Caxas hemos preparado el itinerario de la carrera como se ve en la Tabla IV.

En el texto de Blas Alonso de Arce los datos referidos a Talavera están evidentemente transpuestos y es la única Caxa que ha presentado ciertas dificultades en su encuadramiento lógico.

En cuanto a las carreras que consideramos derivadas:

Almaraz – Plasencia

Truxillo – Cáceres – Alcántara

Mérida – Zafra – Llerena

no han presentado dificultades especiales en su definición.

Carrera de Andalucía

La Carrera de Andalucía llegaba a Madrid al amanecer del lunes y volvía a despacharse en la media noche del martes.

La relación de Caxas que la integraban era la siguiente: Toledo (1), Sevilla (2), Granada (3), Córdoba (4), Málaga (5), Ezija (6), Ossuna (7), Antequera (8), Cádiz (9), Jaén (10), Puerto de Santa María (11), Xerez de la Frontera (12), Gibraltar (13), Carmona (14), Fuentes (15), Almodóbar (16), Ciudad-Real (17), Almagro (18), Guadix (19), Baza (20), Alcalá la Real (21), Baeza (22), San Lúcar (23), Andujar (24), Lucena (25), Vélez-Málaga (26), Almería (27), Daymiel (28), Malagón (29), Motril (30), Orgaz (31), La Conquista (32), Illescas (33) y Getafe (34).

TABLA IV
CARRERAS DE CORREOS

	LLEGADAS A MADRID	SALIDAS DE MADRID
EXTREMADURA	J al amanecer	V a media noche
ANDALUCÍA	L al amanecer	M a media noche
TOLEDO	?	S a media noche
LA MANCHA	X al amanecer	X a media noche
MURCIA	S al amanecer	S a media noche
VALENCIA Y ALICANTE	S por la mañana	S a media noche
ARAGÓN Y CATALUÑA	V por la mañana	S a media noche
CUENCA	S al amanecer M al amanecer	S a media noche X a media noche
SORIA Y NAVARRA	M por la tarde	X a media noche
GUADALAXARA	S al amanecer	S a media noche
CASTILLA LA VIEJA	S al amanecer	S a media noche
CASTILLA LA VIEJA Y NOROESTE	M al amanecer	X a media noche
NORTE	S al amanecer	X a media noche
NORTE Y MONTAÑAS	M al amanecer	S a media noche
LA MALA DE FRANCIA	S al amanecer	L a media noche

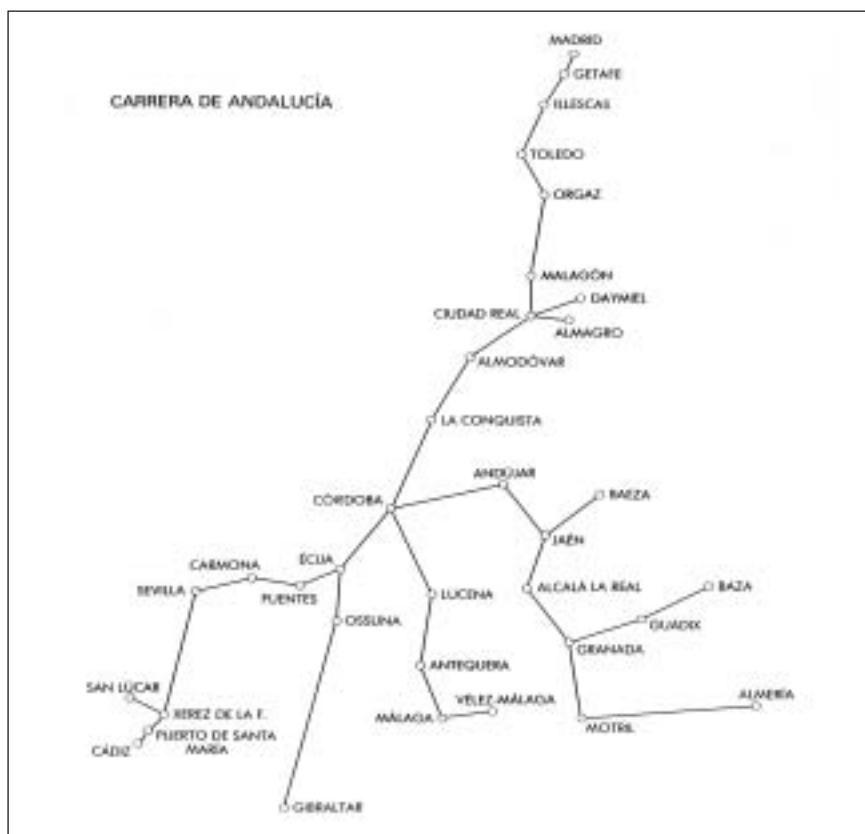


TABLA VI
CARRERA DE ANDALUCIA

M (24 horas)	MADRID	↑	L (amanece)
X	GETAFE		D
X	ILLESICAS		D
X	TOLEDO		D
X	ORGAZ		S
J	MALAGÓN		S
J	CIUDAD REAL		S
J	Daymeil		V
J	Almagro		V
J	ALMODÓVAR		V
V	LA CONQUISTA		V
V	CÓRDOBA		J
S	ÉCIDA		X
S	Osuna		M
M	Gébaltae		V
S	FUENTES		X
S	CARMONA		M
D	SEVILLA		M
D	XEREZ DE LA FRONTERA		M
L	San Lúcar		D
L	PUERTO DE STA. MARÍA		M
L	CÁDIZ	↓	L

TABLA VII
CARRERA DE ANDALUCIA
Itinerarios orientales desde Córdoba

V	↑	CÓRDOBA	↑	J
D		LUCENA		X
D		ANTEQUERA		X
L		MÁLAGA		M
L	↓	VÉLEZ MÁLAGA		M
V	↑	CÓRDOBA	↑	J
D		ANDÚJAR		X
D		JAÉN		X
D		Baeza		M
D		ALCALÁ LA REAL		X
D		GRANADA		M
J	↓	MOTRIL		D
V	↓	ALMERÍA		S
D	↑	GRANADA	↑	M
V		GUADIX		L
S	↓	BAZA		D

En la anterior relación hemos conservado la toponimia tal y como figura en el libro de Blas de Arce.

A partir de los datos referentes a las respectivas llegadas y a los despachos desde cada una de las Caxas hemos preparado el itinerario de la Carrera y de los diferentes ramales derivados tal como aparecen en la figura adjunta.

El calendario de la Carrera se incluye en las Tablas VI y VII. En la primera de ellas se encuentra el itinerario principal hasta Córdoba y los ramales occidentales hasta Cádiz y Gibraltar. En la Tabla VII se presentan los itinerarios correspondientes a la Andalucía Oriental que con origen en Córdoba acceden hasta Málaga, Jaén, Granada y Almería.

Hemos de matizar, sin embargo, algunas cuestiones:

– Gibraltar, que se refiere a lo que conocemos como Campo de Gibraltar comprende “Algeciras, Buena Vista, Castellar de la Frontera, San Roque, Tarifa y Zeuta”. Nuestra hipótesis es un itinerario derivado desde Ecija a través de Osuna. Otra hipótesis menos consistente sería conectarlo con la Carrera a través de Cádiz.

– Cabe la duda de si los itinerarios a Jaén y Granada eran o no independientes. Es verosímil el itinerario directo Córdoba-Alcalá la Real-Granada, independiente de Jaén.

– Varias dudas surgen al tratar de enlazar a la red la Caxa de Almería a través de Motril, o bien como segunda posibilidad directamente a Granada pero en ningún caso a través de Guadalix.

Carrera de Toledo

Existía un segundo servicio semanal con Toledo, a través de Getafe e Illescas. Conocemos que salía de Madrid el sábado a media noche llegando a Toledo el domingo, pero no hemos encontrado referencias fiables acerca de su regreso hasta Madrid.

Carrera de La Mancha

La Carrera que hemos denominado de La Mancha llegaba a Madrid en el amanecer del miércoles y volvía a despacharse el mismo miércoles a la media noche.

Componían esta Carrera las Caxas de Valdemoro (1), Ocaña (2), Pinto (3), Villanueva de los Infantes (81), Alcaraz (82), Manzanares (83), Valdepeñas (84), La Solana (85), Villa-Robledo (86) y Alcázar de San Juan (87). Esta numeración corresponde a la general de los despachos de los miércoles.

El único punto de duda lo constituye Villanueva de los Infantes, pero creemos que su conexión a la red general se efectuaba a través de Valdepeñas.

Carrera del Reyno de Murcia

Esta Carrera del Reyno de Murcia llegaba a Madrid en el amanecer del sábado y volvía a despacharse en la media noche del mismo sábado.

Estaba constituida por las Caxas de Orihuela (1), Murcia (19), Cartagena (20), Yecla (21), San Clemente (22), Belmonte (23), Carabaca (27) y Lorca (28). Esta numeración corresponde a la general del despacho del sábado, que como ya indicamos es distinta de la numeración correspondiente al miércoles.

Únicamente cabe puntualizar que desde Murcia se repartía a Orihuela, Lorca y Caravaca.

Carreras de Aragón, Cataluña y Valencia

Hemos recopilado bajo un bloque único lo que podríamos denominar “Carreras de los Reinos Orientales”. El texto que nos ha servido de base los incluye en un apartado que denomina “Estafeta de Italia y Flandes”.

Territorialmente abarca lo que pidiéramos denominar como antiguos reinos de Aragón, Cataluña y Valencia. Con una extensión superficial que cubre aproximadamente el 30% del total nacional, solamente cuenta con 12 Caxas (menos del 7,5% del total nacional correspondiente).

Carrera de Aragón y Cataluña

Esta carrera llegaba a Madrid durante la mañana del viernes y volvía a despacharse el sábado a media noche.

Estaba integrada por las siguientes Caxas Barcelona y su principado (1), Zaragoza y su reyno (2), Daroca (3), Camino de Aragón (4), Roma (5), Génova (6), Nápoles (7), Sicilia (8), Lérida (14), Calatayud (15), Tortosa (16), Florencia (17) y Parma (18).

Significamos como única cuestión que se aparta de la normalidad la existencia de una Caxa denominada “Camino de Aragón” que territorialmente comprendía “Ariza, Ateca, Chercoles y Deza” que debían tener, suponemos, un punto común para la entrega y recepción de la correspondencia.

Carrera de Valencia y Alicante

Esta Carrera llegaba a Madrid durante la mañana del sábado y volvía a despacharse el sábado a media noche.

Estaba integrada por las Caxas de Valencia y su reyno (9), Alicante (10), Requena (11), Camino de Valencia (12) y Camino de Alicante (13).

Vuelve a aparecer aquí el “Camino de Valencia”, Caxa con 24 núcleos de población y el “Camino de Alicante”, con 6 núcleos de población, integrados en un solo bloque. En este caso son: “Elda, Monobar, Monforte, Novelda, Petrel y Taberna” todos ellos en la actual provincia de Alicante y a lo largo de la vía que debería seguir el correo.

Por otra parte la aparición de expresiones tales como “Barcelona y su principado”, “Zaragoza y su reyno” ó “Valencia y su reyno”, induce a pensar en la existencia de unos servicios adicionales o complementarios que desde estas ciudades sirviesen a sus áreas de influencia.

Carrera de Cuenca

La Carrera que denominamos de Cuenca tenía un servicio dos veces a la semana. Llegaba a Madrid los martes y los sábados al amanecer; se despachaban para Cuenca en la media noche de los miércoles y de los sábados.

La Carrera estaba integrada por las Caxas de Huete (42/24), Cuenca (48/18), Chinchón (67/60), Villarejo de Salvanés (73/26), Tarancón (79/29) y Arganda (80/30). Las dos cifras numerales corresponden a las dos diferentes ordenaciones de las Caxas en los despachos del miércoles y del sábado respectivamente. Sobre los problemas de esta doble numeración ya hemos incidido anteriormente, constituyendo una de las razones que más nos sorprenden, dada la complejidad administrativa y operativa que ello debía originar.

Aquí cabe pensar, como alternativa, que pudiera ocurrir que el segundo servicio (el que tiene su llegada el sábado al amanecer y se despacha el sábado a media noche) no sea el mismo que cubre el servicio a Valencia y a Alicante, planteando el itinerario Tarancón – Huete – Cuenca como un servicio derivado.

Carrera de La Alcarria, Soria y Navarra

La Carrera que hemos denominado de La Alcarria, Soria y Navarra llegaba a Madrid en la tarde de los martes y se despachaba en la media noche de los miércoles.

Estaba formada por las Caxas de: Tudela y su reino (13), Soria (14), Alcalá de Nares (43), Guadalajara (44), Molina de Aragón (45), Sigüenza (47), Cifuentes (50), Torrelaguna (74), Almazán (75), Hita (76) y Pastrana (78). La nomenclatura corresponde a los despachos de los miércoles.

Carrera de Guadalajara

Existía un segundo servicio semanal hasta Guadalajara que se extendía luego hasta Pastrana.

Esta Carrera estaba formada por las Caxas de Alcalá de Nares (32), Guadalajara (33) y Pastrana (35), con nueva numeración correspondiente al despacho de los sábados.

Este itinerario se cubría llegando a Madrid en el amanecer del sábado, y despachándose en la media noche del mismo día.

Carreras de Castilla la Vieja y del Noroeste

Llegamos a la parte más complicada y en la que nos hemos encontrado con mayores dificultades en la preparación de este estudio. Por lo que pudiéramos denominar actual CN-VI se accedía a y desde 46 Caxas. La existencia de cualquier dato erróneo, cuando además hay en un primer cinturón un doble servicio semanal, producía distorsiones secuenciales que originaba grandes dificultades en los ajustes y cierres.

Las carreras que accedían por la actual CN-VI eran dos. Una primera que podríamos denominar escuetamente de Castilla la Vieja, llegaba a Madrid los sábados al amanecer, volviendo a despacharse en la media noche de ese mismo día. Una segunda Carrera que podríamos denominar del Noroeste, pues además de cubrir el servicio anterior extendía sus rutas a Galicia, León y Asturias, alcanzaba Madrid los martes al amanecer, volviendo a ser despachada los miércoles a media noche.

La relación de Caxas que pertenecían a estas dos Carreras era la siguiente: Valladolid (4/2), Medina del Campo (5/3), Salamanca (6/4), Peñaranda de Bracamonte (7/5), Segovia (8/6), Ávila (9/7), Palencia (10/8), Ciudad Rodrigo (15/11), Benavente (16/-), Astorga (17/-), Ponferrada (18/-), La Bañeza (19/-), Toro (23/13), Zamora (24/14), León y su reino (25/-), Oviedo y su principado (26/-), Ríoseco (27/25), Santiago (28/-), Coruña (29/-), Betanzos (30/-), Orense (31/-), Lugo (32/-), Mondoñedo (33/-), Monforte (34/-), Sarriá (35/-), Villafranca del Bierzo (36/-), Tui (37/-), Vigo (38/-), Pontevedra (39/-), Villagarcía de Campos (40/-), Villar de Frades (41/-), Tordesillas (51/39), Villacastin (52/40), el Espinar (53/41), Guadarrama (54/42), Arévalo (55/43), Olmedo (56/44), Madrigal (57/45), Sahún (58/46), Villalpando (60/50), Carrión (62/52), Mayorga (66/56) y Cuellar (-/48).

Para la correcta identificación señalamos que la cifra que aparece en primer lugar corresponde al numeral identificativo de cada Caja en el despacho del miércoles a media noche, mientras que la segunda cifra identifica el numeral de la Caja en el despacho de la media noche del sábado.

De las series de datos correspondientes a las llegadas y a los despachos desde cada una de las 43 Caxas que constituyen estas dos Carreras hemos calculado y elaborado un bloque de Tablas que pasamos a comentar, siquiera sea brevemente, dado que, aquí, obviamente, no las publicamos por su extensión.

Las principales incertidumbres que pueden suscitarse en este calendario son:

– Si Madrigal recibía desde Medina del Campo independientemente o desde Arévalo como parte del itinerario que por Peñaranda de Bracamonte conduce a Salamanca y Ciudad Rodrigo; inclinándonos por esta segunda hipótesis. De aceptar la otra hipótesis, las fechas del calendario también son concordantes.

– Descartando que Olmedo recibiese desde Arévalo dada la distancia de fechas, ante las alternativas de Medina del Campo o Valladolid, (con ambas es compatible “a priori”), nos decidimos por Medina del Campo dada su menor distancia y la existencia de holguras más compatibles con el calendario.

En la Tabla XVI incluimos el calendario de la Carrera de Galicia. Con un tronco común hasta Ponferrada cabe la posibilidad de plantear que el desdoblamiento no tiene lugar aquí sino en Sarriá, pero esta solución no parece menos lógica con la realidad viaria de la región gallega.

En la Tabla XVII hemos incluido el calendario de la Carrera de Castilla la Vieja y de la Carrera que conduce a León y a Asturias, a partir de Valladolid, donde a nuestro juicio se producen las bifurcaciones. Aquí es preciso realizar algunas consideraciones sobre la “verosimilitud” de la información analizada y de sus contrastaciones:

– ¿Había enlaces Valladolid-Burgos? Existe una perfecta compatibilidad de calendario si suponemos que este es el itinerario seguido desde Madrid, pero como enseguida veremos al estudiar las Carreras del Norte, esta hipótesis debe ser descartada.

– Otra cuestión planteable es el sentido de la Caja de Villagarcía de Campos, prácticamente contigua a la de Villar de Frades, recibiendo la correspondencia desde Medina de Rioseco.

– En el texto de referencia hay indudablemente errores en la definición de los datos correspondientes a las Cajas de Mayorga y Sahagun, creyendo que es necesario corregirlos en el sentido dado en este calendario.

Carreras del Norte

Bajo este nombre genérico incluimos aquellas Carreras que a nuestro juicio, y como vamos a demostrar a continuación, tenían sus accesos a y desde Madrid a través de la actual CN-I de Madrid a Francia por Irún.

De un análisis detenido del texto podemos llegar a la conclusión que por este vial circulaban los siguientes servicios:

- a Aranda de Duero
- a Burgos
- a las Montañas de Burgos
- a Medina de Pomar y Laredo
- a la Rioja
- a Vizcaya

Ya definimos con anterioridad el sentido del topónimo “Montañas de Burgos”. De una manera análoga en el Decreto de 7 de diciembre de 1716 se hace referencia a “Señorío de Vizcaya” para definir el conjunto de la región vasca, y en concreto de sus tres Cajas más importantes: Vitoria o Victoria, Bilbao o Vilbao y San Sebastián.

Nuestra hipótesis de trabajo tiende a demostrar la existencia de un tronco común en el recorrido Madrid – Aranda de Duero – Burgos – Miranda de Ebro – Vitoria – San Sebastián, frente a la alternativa de otro posible itinerario por la vía de Valladolid – Palencia.

A) Analizando la información contenida en la Tabla IV, podemos establecer el siguiente cuadro resumen de salidas y llegadas en relación con Madrid.

LLEGADAS

Martes (al amanecer)	Todos los servicios.
Sábados (al amanecer)	Todos los servicios, excepto Montañas de Burgos.
Sábado (al amanecer)	La Mala de Francia, todos los servicios excepto Medina de Pomar y Laredo.

SALIDAS

Miércoles (a media noche)	Todos los servicios, excepto Montañas de Burgos.
Sábado (a media noche)	Todos los servicios.
Lunes (a media noche)	La Mala de Francia, todos los servicios excepto Medina de Pomar y Laredo.

B) No tiene aparente sentido, parece ilógica, la existencia de dos servicios llegando el mismo día y en las mismas horas por un mismo itinerario, y transportando correspondencia para y desde los mismos destinos, con muy escasas excepciones.

C) Por otra parte parecería de la más pura lógica utilizar, si ello fuese posible, los itinerarios más directos y cortos, en tiempo y en distancia, evitando rodeos innecesarios.

D) Llama sin embargo poderosamente la atención la compatibilidad de calendario que “a priori” se produce en Burgos en su relación con Valladolid y Palencia.

E) En las páginas 435 y 436 del texto de Blas de Arce que estamos analizando puede leerse lo siguiente:

“DIA LUNES. Este día a media noche se despacha la Valija o Mala del Reyno de Francia, Inglaterra, Flandes, Olanda y Alemania; lleva de paso los Pliegos para Aranda de Duero, Burgos, sus Montañas, Provincias de Vizcaya, y Rioja, por lo que se deben echar en esta Estafeta, y en este día las Cartas de estas Provincias de España,...”

A nuestro juicio no cabe ahora la menor duda de que La Mala de Francia seguía este itinerario directo. Cabe la duda, sin embargo, acerca de los itinerarios que seguirían las dos restantes expediciones, con salidas los sábados y los miércoles. ¿Vía Aranda de Duero? ¿Vía Valladolid? Son interrogantes que en este momento no podemos resolver con absoluta certeza, y sobre los que volveremos más adelante.

Incluimos a continuación la relación de Cajas que encontramos en estas Carreras: Burgos (11/9), Logroño (12/10), Vitoria (20/15), San Sebastián (21/16), Vilbao (22/17), Burgo de Osma (46/-), Peñafiel (49/-), Briviesca (59/47), Naxera (61/51), Santo Domingo de la Calzada (63/53), Miranda de Ebro (64/54), Navarrete (65/55), Medina de Pomar (68/49), Laredo (69/36), Balmaseda (70/59), Orduña (71/61), Durango (72/58), Aranda de Duero (77/-), San Vicente de la Barquera (-/31), Reynosa (-/34), Santander (-/37), Aguilar de Campóo (-/38) y Santillana (-/57).

Como ya sucedía en casos similares anteriores, las primeras cifras corresponden al despacho de los miércoles a media noche y las segundas al despacho de los sábados a media noche.

Posteriormente al referirse a La Mala de Francia, identifica las Cajas extranjeras de la siguiente manera. París (1), Bourdeaux (2), Bayona (3), Lion (4) y Marsella (5). Pero como además este despacho de los lunes a media noche lleva correspondencia para numerosos destinos

nacionales, como acabamos de ver, debería hacerse alguna referencia a la numeración de los mismos, lo que no se refleja en el texto.

Parece indudable que en el texto que estamos analizando a fondo se deben encontrar errores o cuando menos informaciones incompletas, fragmentadas o intercambiadas, que introducen factores de distorsión y de incertidumbre al tratar de preparar un paquete de calendarios “posibilistas”

Si analizamos detenidamente la relación de Caxas, con sus numeraciones de identificación incluidas, podemos avanzar algunos pasos en el camino emprendido.

Ya dijimos anteriormente que el despacho de los miércoles a media noche lo era para todos los servicios, excepto para las Montañas de Burgos. De aquí que no presenten número identificativo en ese despacho las Caxas de San Vicente de la Barquera, Reynosa, Santander, Aguilar de Campóo y Santillana, y si lo tengan en el despacho del sábado a media noche.

Pero análogamente podemos comprobar cómo Aranda de Duero, Burgo de Osma y Peñafiel son las únicas Caxas sin número de identificación en el despacho de la media noche de los sábados. Por el contrario sí aparecen en el despacho de la media noche de los miércoles y como ya vimos en el despacho de La Mala de Francia en la media noche de los lunes. ¿A qué puede ser debido esto?

Al respecto podríamos apuntar, siguiera esbozar, algunas posibles hipótesis. Estas pueden ser:

- que se considerasen suficientes dos despachos semanales para Aranda de Duero, o
- que la salida del sábado a media noche no siguiese el itinerario de Aranda de Duero, sino otro alternativo, previsiblemente por Valladolid.

Ahora bien, no parece consistente por sí misma la teoría de que la salida de los sábados fuese por Valladolid y la correspondiente a los miércoles lo fuese por Aranda de Duero, a menos que hubiese algún dato o indicio racional de que ello fuese posible.

Vamos a analizar con mayor detalle la información contenida en la obra que estamos estudiando. Así tenemos:

- Salida de Madrid el miércoles a media noche, con llegada a Burgos el domingo.
- Llegada a Madrid el sábado al amanecer, con salida de Burgos el lunes. (Este servicio lo hemos denominado “del Norte” en la Tabla IV, y corresponde a la Caja número 11 para Burgos.)
- Salida de Madrid el sábado a media noche, con llegada a Burgos el jueves.
- Llegada a Madrid el martes al amanecer, con salida de Burgos el viernes. (Este servicio lo hemos denominado “del Norte y Montañas” en la Tabla IV y corresponde a la Caja número 9 para Burgos.)

Para una evaluación de tiempos hemos hecho las hipótesis siguientes:

- Que la llegada “al amanecer” tiene lugar a las 7 de la mañana.

– Que cuando solamente se indica la salida/llegada en un día, ésta puede producirse entre las 0 y las 24 horas, dando lugar a unos tiempos mínimos y máximos entre los cuales estará acotado el tiempo real de desplazamiento.

En la Carrera que hemos denominado “del Norte y Montañas”, ver Tabla IV, observamos como es posible la compatibilidad de los horarios de ida y vuelta para tiempos comprendidos entre las 96 y las 103 horas de recorrido.

Considerando la distancia en el trayecto Madrid – Aranda de Duero – Burgos de aproximadamente unos 240 km, las velocidades máxima y mínima previsibles son:

$$240 / 96 = 2,50 \text{ km por hora}$$

$$240 / 103 = 2,33 \text{ km por hora}$$

En la que hemos denominado Carrera “del Norte”, comprobamos como el tiempo de ida es inferior al de regreso. La compatibilidad de tiempos solamente se alcanza suponiendo que la llegada a Burgos tiene lugar sobre las 24 horas del domingo, y que la salida de Burgos hacia Madrid tiene lugar sobre las 24 horas del lunes para efectuar la llegada a Madrid a muy primera hora, en el amanecer del sábado, sobre la 1 ó 2 de la mañana. Así estamos con tiempos del orden de las 98 horas, perfectamente compatibles con los anteriores.

En este caso la velocidad media estimada es de:

$$240 / 98 = 2,44 \text{ km por hora}$$

velocidades que hoy nos puede parecer insignificantes pero que es necesario contemplar con la perspectiva de los 270 años transcurridos desde que estos servicios estaban en vigor.

Si consideramos el trayecto Madrid – Tordesillas – Valladolid – Palencia – Burgos de aproximadamente unos 340 km, las velocidades medias máxima y mínima estimadas pasarían a ser de:

$$340 / 96 = 3,54 \text{ km por hora}$$

$$340 / 103 = 3,30 \text{ km por hora}$$

Tratándose de terrenos accidentados con paso en ambos casos de sendos puertos de montaña, con las dificultades invernales inherentes a los mismos, nos tenemos que inclinar más por confirmar más la primera hipótesis acerca del trayecto vía Aranda de Duero.

Desde luego estos tiempos son notablemente inferiores a los que se indicaban en el Reglamento de 1720. Pero una cosa es la pura teoría de los reglamentos y otra muy distinta la práctica viaria por la geográfica española.

A la hora de preparar los calendarios posibles que se ajusten a los itinerarios de estas Carreras nos encontraremos con notables dificultades, explicadas en parte con anterioridad, y acrecentadas en el caso que nos ocupa por el hecho de coexistir tres servicios sobre la misma ruta con la consiguiente multiplicidad de información.

En la Tabla XVIII presentamos un esquema del posible calendario del tronco común de estas Carreras hasta San Sebastián. El trayecto Madrid – Burgos se configura de la siguiente manera, de acuerdo con los cálculos de tiempos:

X (24 horas)	S (24 horas)	↓	MADRID	↑	S (amanecer)	M (amanecer)
D (24 horas)	J (amanecer)	↓	BURGOS	↑	L (24 horas)	V (amanecer)

A continuación iremos analizando los diferentes servicios que se van segregando sucesivamente de este tronco.

En la Tabla XIX se presenta la información relativa a Aranda de Duero, y a Peñafiel y Burgo de Osma, que recibían y despachaban la correspondencia a través de aquella.

En este punto es necesario detenerse en algunas consideraciones. ¿Por qué Burgo de Osma conectado con Aranda de Duero, y no con Almazán o Soria, como quizás fuese más lógico?

El texto, página 3 y 4, tras señalar las ochenta y dos Caxas cuya correspondencia llegaba a Madrid el martes, especifica lo siguiente:

“Se ha de advertir que las Cartas del Reyno de Navarra, Soria, Alcalá de Nares, Guadalaxara, Torrelaguna, Almazán, Ita, Molina, Pastrana, Cifuentes y Sigüenza, no vienen hasta la tarde del referido Martes; ...”

De donde podemos deducir que Burgo de Osma no despachaba, y consecuentemente no recibía por esa ruta (CN-II), sino por la CN-I.

Vimos también con anterioridad cómo la Caja de Aranda de Duero no figuraba en la salida del sábado, despachando únicamente los miércoles y los lunes en La Mala de Francia. Podemos comprobar también como las llegadas se efectuaban en el amanecer del martes (página 3 del texto) y por la Mala de Francia, en el amanecer del sábado (página 290 del texto).

Si calculamos los tiempos de recorrido para una velocidad media estimada de 2,50 km por hora podemos comprobar cómo para la salida de Madrid en la media noche del miércoles, la llegada estimada a Aranda de Duero se producirá, tras 64 horas de viaje, sobre las 4 de la tarde del sábado. Análogamente, para la vuelta, a una llegada a Madrid en el amanecer del martes, corresponde la salida de Aranda de Duero sobre las 3 de la tarde del sábado, 64 horas antes.

Consecuentemente tiene sentido lógico las dos derivaciones a Peñafiel y Burgo de Osma, desde donde operaban sendos “carteros” que acudían a Aranda de Duero los viernes regresando posteriormente a sus lugares de origen tras despachar y recoger la correspondencia propia.

En la Tabla XX incluimos un esquema del posible calendario de los servicios a las Montañas.

La información analizada es bastante compatible, con la sola salvedad de la llegada del correo a Santander los sábados. La única hipótesis para solventar dicha anomalía es considerar la existencia de un “cartero” que desde Santillana (?) acudía a Santander los sábados llevando el correo y recogiendo el que había de enlazar el domingo con el servicio hacia Aguilar de Campóo – Burgos – Madrid.

En la Tabla XXI incluimos un esquema relativo al posible calendario de los servicios de Medina de Pomar y Laredo. Estos servicios se segregarían del tronco principal en Briviesca y desde aquí a través de Medina de Pomar y del puerto de Los Tornos accedería hasta Laredo.

En lo relativo a Medina de Pomar la información suministrada es la siguiente:

Salida de los miércoles.- “La Caja 68 es Medina de Pomar. Llega a ella el Correo de Madrid el jueves y el mismo día se vuelve a despachar para esta Corte...”

Salida de los sábados.- “La Caja 49 es Medina de Pomar. Llega a ella el Correo de Madrid el jueves y le vuelven a despachar para esta Corte el mismo día, ...”

Es fácil suponer que solamente una de las dos noticias es correcta, siendo la otra errónea ¿Pero cuál de ellas?

Tampoco puede argüirse que fuese un único servicio, por refundición de los dos originales. Para Laredo se señalan las llegadas los viernes y domingos y los despachos los domingos y lunes.

En cualquier caso, no es posible cerrar, con unos mínimos de verosimilitud, el presente calendario.

En la Tabla XXII presentamos el esquema correspondiente a la Carrera de Bilbao. La segregación podía producirse quizás algo antes de llegar a Miranda de Ebro, en la zona de Ameyugo, discurriendo hacia Orduña y Bilbao por un trazado análogo al de la actual CN-625.

Otra hipótesis que no podía descartarse “a priori” es que la segregación tuviera lugar en Vitoria, continuando desde aquí directamente a Bilbao por un trayecto basado en la actual carretera CN-240, enlazando posteriormente desde allí con Durango, Orduña y Valmaseda.

Resulta mucho más coherente contemplar los resultados a la luz de la segunda hipótesis (por Vitoria), aunque como en algunos casos anteriores sea necesario introducir ciertas correcciones y matizaciones.

El recorrido hasta y desde Bilbao no presenta mayores dificultades. Los alcances a Durango y a Orduña son coherentes en las llegadas y también en la verosimilitud de sus propios servicios, con algunas “incoherencias” en los retornos. El caso de Valmaseda es similar al que presentaba anteriormente Medina de Pomar.

Sería preciso incluso realizar alguna puntualización sobre la existencia de una posible interconexión entre Medina del Pomar y Valmaseda. Situadas a apenas 50 km y con una fuerte relación comercial que se mantiene hoy en día, no puede llamar la atención el hecho de que en aquellos años estuviesen relacionadas postalmente. Llama también la atención esa anomalía de que en ambos casos, si bien ambas figuran en las salidas de los miércoles y sábados, la información sea idéntica en las dos referencias. Y además que exista una compatibilidad de calendario. Así tenemos:



Finalmente pasamos a analizar la última de las segregaciones de este tronco, la correspondiente a la Rioja.

Hemos de comenzar por dilucidar donde se efectuaba la segregación o cual era la configuración general de este servicio.

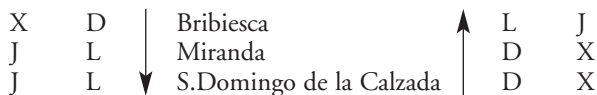
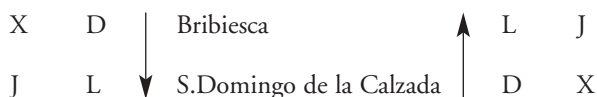
Inicialmente trabajamos con dos posibilidades. La primera, la existencia de un trayecto Miranda de Ebro – Santo Domingo de la Calzada – Najera – Navarrete – Logroño. La segunda, la existencia de servicios independientes desde Miranda de Ebro. Quedaba aún un punto sin suficiente aclaración; contemplar las posibles relaciones de Navarrete con Logroño, separadas por una distancia de apenas 10 km. ¿Dependería directamente Navarrete de Logroño? ¿Formaría parte de un trayecto único?

Analizando estas hipótesis encontramos en la información relativa a la salida de los miércoles a media noche, lo siguiente:

“La Caja 65 es NAVARRETE. Llega a ella el Correo de Madrid a los nueve días, que es jueves, y le vuelven a despachar el lunes, ...”

Si consideramos que para la salida de Madrid del miércoles a media noche, el paso por Bribiesca se producía durante el siguiente miércoles se puede plantear además la hipótesis de que la segregación del tronco común no se efectuase en Miranda de Ebro sino en el propio Bribiesca.

El planteamiento de los calendarios alternativos, en las dos hipótesis de segregación en Bribiesca o en Miranda de Ebro serían:



Examinado los recorridos tenemos:

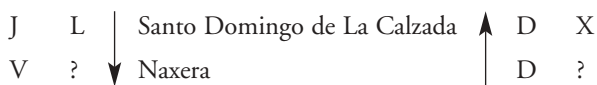
- Bribiesca – Santo Domingo de la Calzada40 km.
- Bribiesca – Miranda de Ebro – Santo Domingo de la Calzada80 km.

Distancias que a la velocidad media estimada de 2,5 km por hora pueden recorrerse fácilmente en:

- Bribiesca – Santo Domingo de la Calzada16 horas.
- Bribiesca – Miranda de Ebro – Santo Domingo de la Calzada32 horas.

ambas compatibles con los calendarios propuestos.

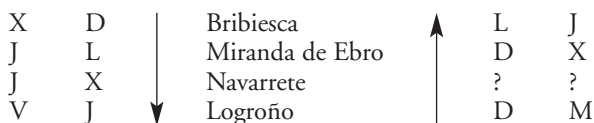
Si pasamos a considerar la situación de Naxera, observamos que al igual que ya sucedía anteriormente con algunas otras informaciones, los datos están duplicados y consiguientemente se pierde el 50% de la posible información. Suponiendo que la información que permanece sea correcta tenemos:



y considerando que la distancia Santo Domingo de la Calzada – Naxera es de unos 20 km puede considerarse compatible.

Ahora bien, si admitimos como coherentes y correctas estas hipótesis, es material y físicamente imposible que desde Naxera (el viernes) siga unos 16 km hasta Navarrete, para llegar el jueves. Consecuentemente hemos de pensar en que debía existir un trayecto diferenciado para Navarrete y Logroño, segregado desde Miranda de Ebro, y probablemente siguiendo el curso de la CN-232.

En cualquier caso, los datos correspondientes a Navarrete no encajan con regularidad en el esquema planteado y que podría ser el siguiente:



Haciendo un pequeño resumen de estas Carreras que servían a la Rioja podemos señalar la existencia de dos servicios diferenciados:

- Uno a Santo Domingo de la Calzada y Naxera que podría segregarse, bien en Miranda de Ebro o bien en Bribiesca, aunque nos inclinamos por esta segunda posibilidad.
- Otro a Navarrete y Logroño que podría segregarse en Miranda de Ebro.

Curvas isocronas

Como parte final de este trabajo vamos a tratar de efectuar una representación gráfica mediante la utilización de curvas isocronas, que son aquellas que definen puntos a los que corresponden tiempos iguales para un parámetro dado. La consideración de las mismas servirá en buena medida para tener una visión, siquiera sea aproximada, de la estructura temporal del correo en aquellos años.

En primer lugar se incluye un gráfico a escala 1/4.000.000 donde sobre el Mapa de la España Peninsular se han representado los días que tarda una carta desde Madrid a su destino, entendiéndose como tales las denominadas Cajas del Reino.

Como era de esperar, las isocronas así definidas se elongan sobre los ejes viarios básicos, dando origen a figuras estrelladas como puede apreciarse, por ejemplo, con la isocrona de dos días.

RESUMEN DE CARRERAS



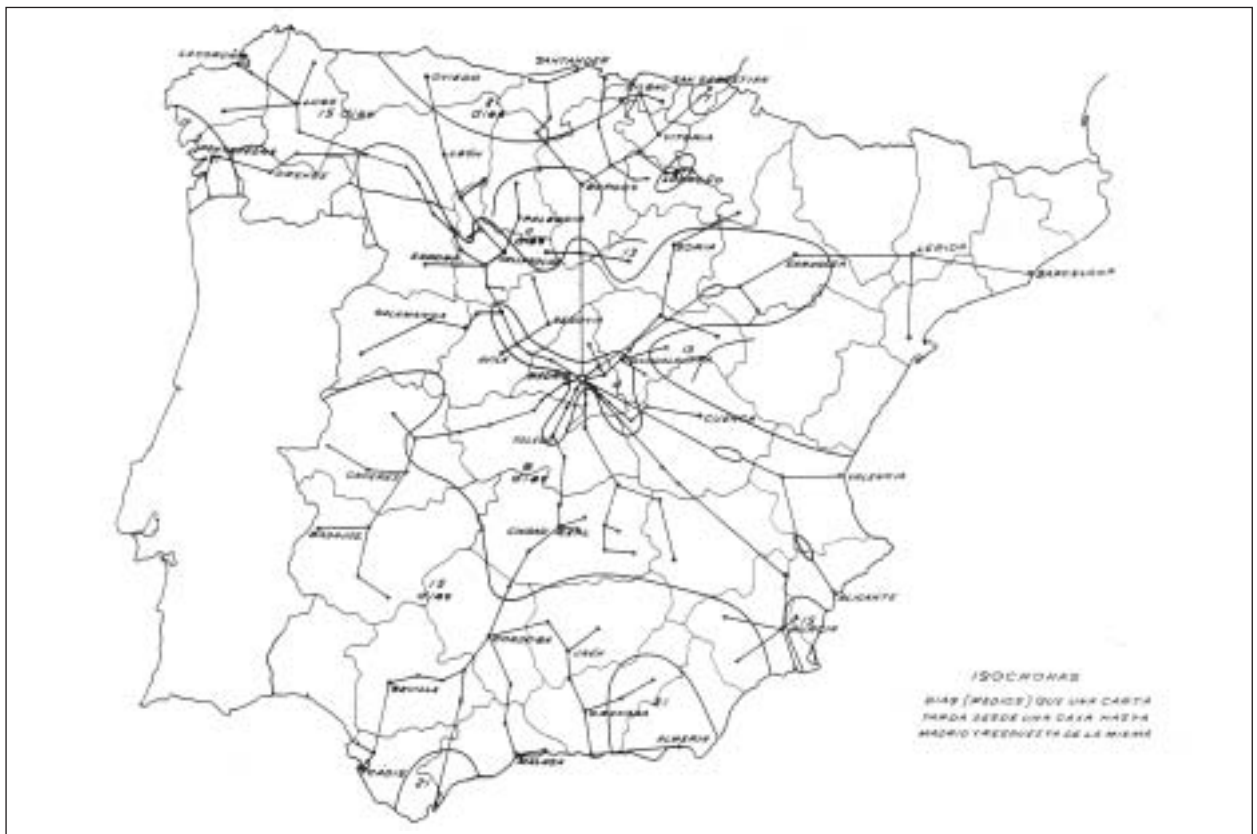
En segundo lugar incluimos un gráfico a escala 1/4.000.000, donde sobre la misma base geográfica anterior se han representado los días que tarda una carta enviada desde una Caja hasta Madrid y su correspondiente respuesta. Estos tiempos, que han de ser considerados como tiempos medios, son los contenidos explícitamente en el libro de Blas de Arce. Un análisis más profundo de estos datos debería considerar las condiciones en que se efectúa el despacho de la correspondencia en cada lugar o Caja, el tiempo medio para escribir una respuesta, el viaje de retorno, ... etc., y todas las posibles circunstancias en que se desenvolvía el correo en aquella época. En cualquier caso esta información, aún conteniendo datos desajustados, puede servir como claro indicativo de una situación real, y su consideración puede ser fuente de partida para otros estudios más exhaustivos que puedan realizarse en un futuro.

El Correo en los territorios insulares

No queremos terminar estas líneas sin hacer una breve referencia al estado de los Correos en los territorios insulares españoles: en las islas Baleares y en las Canarias.

Si bien ya en el Decreto de 7 de diciembre de 1716 se establece un área de procedencia del correo “De las Islas de Mallorca y Ibiza”, luego a lo largo del texto de Blas Alonso de Arce aparecerán solamente dos referencias a dicho entorno.

La primera, al reseñar las llegadas del viernes. “Este día vienen los Correos (excepto cuando por algun mal temporal, y otro accidente, se atrasan) de Aragón, Cataluña, Francia, Italia, Frandes, Olanda, Inglaterra, Mallorca, Ibiza, Portolongón, Sicilia y Génova, cuyos portes de cartas, según el Decreto de su Majestad de 7 de diciembre de 1716 son los siguientes...” El topónimo Portolongón debe de referirse sin duda a Portolongone en la isla de Elba, en Italia.



La otra referencia corresponde al día siguiente sábado. “El mencionado día Sabado a media noche se despacha el Correo del Principado de Cataluña, Mallorca, Ibiza, Sicilia, Nápoles, Roma, Génova, Reyno de Aragón, ...”

Hemos de suponer que el correo para Mallorca e Ibiza seguiría un recorrido terrestre normal hasta Barcelona, desde donde sería trasladado por vía marítima hasta las islas y viceversa.

Queremos significar aquí la omisión que se hace de la isla de Menorca. Debemos recordar cómo ésta pasó a poder de Inglaterra en septiembre de 1708, tras las luchas dinásticas por el trono de España, permaneciendo en manos extranjeras durante todo el siglo XVIII.

En cuanto a la situación del Correo en las Canarias, prácticamente ninguna noticia al respecto se posee de aquellos años. José María Espasa Civit señala que “Si bien las comunicaciones existieron desde el mismo momento que fueron descubiertas las islas (...), la fragilidad de las embarcaciones, las interrupciones o intermitencias irregulares de las expediciones motivadas por los accidentes climatológicos y posteriormente las acciones de hostigamiento de los piratas y la guerra con Inglaterra fueron factores muy importantes que impidieron que el establecimiento del servicio de Correos no se pudiera realizar antes de 1762”.



POST-HOUSES AND ROADS IN THE SPANISH POSTAL CARTOGRAPHY

By FERNANDO ARANAZ del Río

The author describes the historical origins of the mails, and focuses his investigation on Spain. He distinguishes a first, formative period, from its origins until around the year 1500; a second rental period, which lasted 200 years since Philip I contracted with the Taxis family the carriage of the royal correspondence (1500), and a third period of direct management by the State, that begins with the ascent of the Bourbon dynasty to the Spanish throne. The author defines and studies the concepts of post-houses and roads, closely linked during the 16th and until the 19th century, and mentions the main cartographical works associated with the itineraries and roads in each of these periods.