

CORREO PREFILATÉLICO DESDE LAS COLONIAS ESPAÑOLAS A ESPAÑA



Geoffrey Lewis
(Académico Correspondiente)



Este artículo aborda la Historia Postal del correo enviado desde las Colonias españolas a España durante el periodo prefilatélico. Su principal objetivo es analizar el grado en que las marcas y porteos de los sobres coinciden con las normativas documentadas en la bibliografía.

España tenía un sistema muy interesante de tarifas postales para el correo de sus Colonias. El suyo era bastante distinto de los utilizados por Inglaterra y Francia, las otras dos grandes potencias coloniales. Las reformas de las tarifas postales de 1779 exigieron el uso de marcas para indicar el origen de cada carta. El apartado 1 nos da una visión general del sistema de tarifas español.

Las cartas prefilatélicas enviadas desde las Colonias a España no son comunes y las he documentado basándome en catálogos de subastas y otras fuentes. Gracias a esos documentos vemos, en el apartado 2, la relativa escasez de material de cada una de las Colonias.

El apartado 3 trata sobre el uso de las marcas de origen, mientras el 4 examina las tarifas observadas en las cartas, es decir, los llamados porteos. Por lo general, había dos grandes zonas en las que las tarifas vistas diferían de las documentadas en la bibliografía. El apartado 5 aborda las gamas de peso para los saltos de las tarifas y analiza las marcas de peso en los propios sobres.

1. VISIÓN GENERAL DEL SISTEMA ESPAÑOL DE TARIFAS POSTALES

Las tarifas postales más importantes fueron las introducidas en 1779, pero primero nos fijaremos en los cambios que se introdujeron en 1764. Más adelante comentaré las

tarifas con detalle, pero primero quiero dar una visión general de estos dos sistemas tarifarios.

El sistema de 1764

En la Guerra de los Siete Años entre Inglaterra y Francia, de 1756 a 1763, España apoyó a Francia, por lo que aquella atacó varias Colonias españolas y se hizo con el control de La Habana y Manila. Al final de la guerra, el rey Carlos III puso en marcha una estrategia para mejorar las comunicaciones marítimas de España con sus Colonias. De acuerdo con esos planes, cada mes abandonaba España un convoy de barcos desde el puerto de La Coruña. Dos tercios de esos convoyes navegaban hacia La Habana y, desde allí, los barcos se dirigían a otros puertos españoles del Caribe. El resto de la flota viajaba a Buenos Aires. Dichos convoyes transportaban correo.

El Reglamento postal de 1764 especificaba las tarifas para el correo entre España y sus Colonias. Sorprendentemente, entre 1720 y 1764, no existían tarifas para el correo enviado desde las Colonias a España. El franqueo para una carta a España era el mismo para todas las Colonias. Sin embargo, la tarifa dependía del peso de la carta y, generalmente, era abonada por el destinatario en España.

También es importante señalar que la tarifa no dependía de cuál era el destino en España. Esto supone un marcado contraste con los sistemas de tarifas postales utilizados por las demás potencias coloniales marítimas. En los sistemas inglés y francés, la tarifa para una carta enviada desde una Colonia a la Madre Patria tenía dos componentes. Había un coste para las cartas enviadas por barco, y otra tarifa (generalmente mucho más alta) por el coste del franqueo interno desde el puerto hasta el destino.

El sistema de 1779

El 1 de septiembre de 1779 hubo grandes cambios en todas las tarifas postales españolas: el correo interior, desde otros países europeos a España y desde las Colonias hacia España.

A efectos postales, las Colonias se dividieron en nueve Demarcaciones: Islas de Barlovento, Caracas, Nueva España, Guatemala, Buenos Aires, Santa Fe, Perú, Chile y Filipinas. La tarifa para cualquier carta enviada desde una Colonia a España dependía de su Demarcación Postal de origen. En consecuencia, era necesario que todas las cartas enviadas a España llevaran una marca clara que indicara su origen.

En España se fabricaron marcas con el nombre de cada Demarcación Postal. Se envió una copia de cada una de ellas a La Coruña y Cádiz, los dos puertos principales para los barcos que navegaban hacia y desde las Colonias. También se enviaron copias a la ciudad principal de cada Demarcación Postal para que lo distribuyera a otras localidades importantes dentro de la propia Demarcación. Todas las cartas enviadas desde una Colonia a España tenían que tener la marca de la Demarcación Postal. Si una carta llegaba a España sin su origen claramente indicado, la oficina de correos del puerto de entrada, La Coruña o Cádiz, utilizaba su marca para indicar su origen. Cuando la carta llegaba a su destino, el empleado de correos podía calcular la tarifa en función del origen y el peso.

El sistema tarifario de 1779 también especificaba tarifas para las cartas enviadas a España desde otros países europeos. Había cinco tarifas distintas dependiendo del origen de la carta. Si una carta llegaba a España sin una indicación clara de su origen, la oficina de correos les ponía una marca con su nombre de origen. La oficina de correos del lugar de destino conocía entonces el origen y podía calcular la tarifa dependiendo del peso de la carta.

Se produjo un incremento de 1 real en todas las tarifas desde las Colonias hasta España. La fecha de introducción de ese cambio fue el 1 de enero de 1805, pero hasta hace poco se creía que se había producido en 1807. Comentaré la fecha y el cambio de tarifas más adelante. El imperio colonial español seguía dividido en las nueve Demarcaciones postales.

La mayoría de las Colonias españolas se independizaron en el periodo de 1810 a 1825 y, a pesar de eso, España siguió utilizando el mismo método de tarificación para las cartas de sus antiguas Colonias.

Cuba, Puerto Rico y Filipinas continuaron siendo Colonias españolas hasta 1898. Las tarifas de 1805 estuvieron vigentes hasta mediados de la década de 1850 para el correo transportado por barcos españoles desde esas colonias hasta España.

Las nueve zonas de Demarcación Postal

La innovación más importante del Reglamento de 1779 fue la división de las Colonias españolas en distintas

zonas de Demarcación. Algunas se bautizaron con el nombre de su ciudad principal, mientras que otras recibieron el nombre de la región.

El Reglamento de 1779 enumera todas las Demarcaciones y sus *caxas*, sus oficinas. Se publicó en un artículo de López Bernal en *Acadēms* (núm. 1/oct. 2000). En la siguiente lista incluyo entre paréntesis el número de *caxas* de cada Demarcación para dar cierta idea, relativa, de las dimensiones de cada una.

Islas de Barlovento (19 *caxas*): abarcaba varias Colonias españolas de la región del Caribe, la principal de las cuales era Cuba. También incluía Puerto Rico, Santo Domingo, Nueva Orleans y Trinidad. (Figura 1)



1) La Habana, con ISLAS DE BARLOVENTO y 4R en rojo de Cádiz. Con destino a Canet, Cataluña, con 5R manuscrito.

Nueva España (33): en términos generales, corresponde a lo que hoy es México. Esta Demarcación también incluía zonas que ahora pertenecen a los EE. UU.: Texas, California... Chiapas, la región del sur de México, no estaba incluida en Nueva España. (Fig. 2)



2) 1810. Enviada desde Veracruz, con marca de NUEVA ESPAÑA. En Cádiz se le puso un 7R y una A en el reverso. Destinada a Calella, Cataluña, con un 8 reales manuscrito.

Guatemala (19): esta Demarcación incluía la provincia de Guatemala, cuya ciudad principal era Guatemala. También incluía muchas otras zonas de Centroamérica: Honduras, Nicaragua, El Salvador, Costa Rica y Chiapas, que ahora forma parte de México. (Fig. 3)



3) 1809. De Guatemala a Valencia.

Santa Fe (15): esta Demarcación incluía Colombia, Panamá y la zona occidental de Venezuela en torno a Maracaibo. Lleva el nombre de su ciudad principal, Santa Fe de Indias, que ahora se llama Bogotá. (Fig. 4)



4) 1802. De Cartagena, Colombia, a Calella, Cataluña.
Marca de demarcación de SANTA FE. Porteo 7 reales.
(S y L 12/99).

Perú (30): igual que el actual Perú, Ecuador y Bolivia. (Fig. 5)



5) 1814. De Lima a Cádiz, desviada a Madrid.
Franqueo pagado anticipadamente.

Chile (3): corresponde al Chile moderno. (Fig. 6)



6) 1803. De Santiago de Chile a Valencia.

Caracas (4): esta Demarcación incluía gran parte de la actual Venezuela, con la excepción de Maracaibo, en la zona occidental. Caracas era la ciudad principal. (Fig. 7)

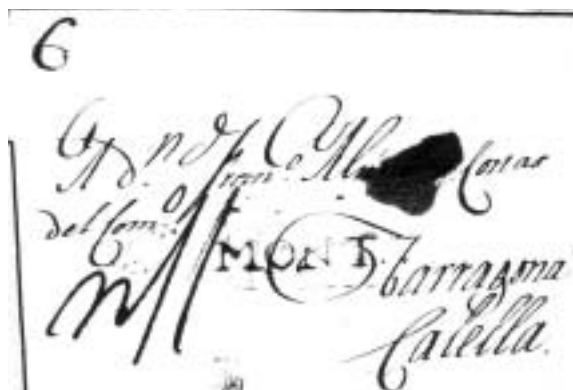


7) Caracas. Con porteo de 9 reales. 1/2 onza manuscrito en el extremo superior izquierdo.

Buenos Aires (14): esta Demarcación incluía: Argentina, Uruguay y Paraguay. (Figs. 8 y 9)



8) 1806. De Buenos Aires a Berga con un porteo de 7 reales y 1/2.



9) 1910. De Montevideo a Calella, Cataluña, con porteo 11 reales. 6 adarmes en el extremo superior izquierdo. (GFB 6/04).

Filipinas (1): las islas Filipinas. Manila era la única caja. (Figs. 10 y 11)



10) De Manila a Vitoria. 4V oval sellado en Manila que muestra 4 reales de vellón, la tarifa de 1764. Porteo español de 8 reales de plata.



11) 1845. Manila, con marca de peso 1/2 ONZ. Destinada a Madrid, con porteo 19 reales.

2. ESTUDIO DE LAS CARTAS EXISTENTES

Nótese que sólo he tenido en cuenta las cartas enviadas desde las Colonias españolas hacia España. No he tenido en cuenta las siguientes:

- De una Colonia española a otra.
- Dentro de una Colonia española.
- De una Colonia española a un país extranjero.

He incluido los frontales en el recuento, aunque no estén fechados. En algunos de los últimos análisis, sólo necesito tener en cuenta los ejemplares fechados.

Elección de dos periodos de tiempo

La mayoría de las Colonias se independizaron de España en el periodo de 1810 a 1825, aunque Cuba, Puerto Rico y Filipinas lo siguieron siendo, así que existen muchos más sobres supervivientes de éstas desde la década de 1820 en adelante.

Para obtener una buena comparación de la cantidad superviviente de correo de cada una de ellas, he dividido el estudio en dos periodos de tiempo.

En el caso de las que se independizaron de España, el primer periodo abarca la época en la que eran Colonias y el segundo cubre la época en que fueron independientes.

México era la Colonia española con los vínculos marítimos y postales más sólidos con Cuba y Filipinas. En el caso de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, he definido el primer periodo como la época anterior a la independencia de México, a finales de 1821. Para estas tres, el segundo periodo abarca desde 1822 en adelante.

Periodo 1. Hasta la Independencia de la mayoría de las Colonias españolas

La Tabla 1 muestra el número de cartas enviadas a España desde cada país o región que formaba parte del imperio colonial español.

La columna 1 representa el nombre actual del país o región.

La 2 es su Demarcación Postal, tal y como se introdujo en 1779.

La 3 es el año en que la Colonia se consideró independiente de España.

La 4 muestra el número de sobres enviados a España de los que tengo constancia. He incluido frontales en esta tabla. Mi fuente principal es mi colección de catálogos españoles de subastas desde 1990. Otras fuentes incluyen cartas de mi propia colección, que he visto en exposiciones o ferias internacionales, incluida "Valencia 2004", descritos en libros y artículos y ejemplares a la venta por comerciantes.

La 5 muestra mi estimación de la cifra total de sobres disponibles para los coleccionistas.

La 6 incluye los motivos de mis cálculos, especificados en la columna 5. En el caso de algunas Colonias, tengo razones particulares para calcular esa estimación, como por ejemplo una referencia bibliográfica. Por lo demás, he utilizado las siguientes normas:

Primera: Si la cifra de cartas observadas es de dos o menos, me he abstenido de hacer conjeturas. Es muy probable que el número existente sea de cinco o menos.

Segunda: En los demás casos, he utilizado el número de la columna 4. He supuesto que la cifra de cartas existentes debe de ser como mínimo un 50% superior a la que yo he visto. Sin embargo, probablemente sea inferior a cuatro veces la cantidad incluida en la columna 4. También he utilizado mis propias observaciones sobre el grado de avidez con el que se buscan cartas de esa Colonia, los precios alcanzados y la cantidad de pujas.

En ocasiones se ponen a la venta cartas de México y Cuba en lugares distintos de las subastas de prestigio y, generalmente, se venden por unos precios inferiores a los de otras Colonias. En el caso de México, he calculado un intervalo superior al de la segunda norma. Aunque he estado coleccionando la Historia Postal cubana desde 1996, no he documentado todas las cartas con las que me he topado. He calculado la columna 6 a partir de mi experiencia.

De todas las Colonias de este estudio, mi documentación de Filipinas es la más completa. He visto todas las colecciones importantes de las Filipinas españolas creadas desde los años ochenta. En la Tabla 1, mi estimación de la columna 5 es sólo ligeramente superior a la de la columna 4. Nótese que la Tabla 1 sólo tiene en cuenta las cartas enviadas a España, de modo que excluye los ejemplares de la correspondencia de Belletti a Roma.

Periodo 2. Tras la independencia de la mayoría de las Colonias españolas

Colonias que se independizaron de España

Hubo pocas cartas en los años inmediatamente posteriores a la Independencia. Hubo muy pocas cartas destinadas a España hasta la década de 1840.

A veces, las cartas de México a España se enviaban a través de Cuba. Normalmente, esas cartas se tarifaban en España como si procedieran de Cuba, pero en ocasiones se clasificaban como si su origen fuera Nueva España.

Parece haber existido muy poco comercio con España durante muchas décadas. Inglaterra y Francia firmaron contratos comerciales con las antiguas Colonias españolas en América. La mayoría de las cartas prefilatélicas procedentes de estas Colonias con destino a España eran transportadas por barcos ingleses o franceses hasta sus respectivos países y desde allí hasta España, donde se tarifaban como si procedieran de Inglaterra o Francia.

He visto algunas cartas de alrededor de 1850 que parecen haber sido transportadas por barcos españoles. Dichas cartas se cobraban en España de acuerdo con las tarifas de 1805.

Desde la década de 1850, las cartas de Argentina y Uruguay destinadas a España podían ser transportadas en paquetes portugueses desde Brasil hasta Lisboa.

Cuba, Puerto Rico y Filipinas

El segundo cuarto del siglo XIX fue una época de mayor prosperidad para las que todavía eran Colonias españolas. No se produjeron guerras importantes que alteraran los envíos marítimos. El volumen de cartas hacia España aumentó y ello se refleja en la cantidad de las cubiertas supervivientes.

Desde 1840 aproximadamente, los vapores ingleses iniciaron servicios postales regulares que incrementaron todavía más el volumen de correo procedente de estas colonias españolas.

En 1855, España emitió sellos postales que eran válidos en todas sus Colonias para utilizarlos en el correo con destino a España.

Cuba

Las cartas prefilatélicas procedentes de Cuba con destino a España son bastante fáciles de encontrar. Calculo que la cifra superviviente es de unas 1.000.

En 1827, un grupo de comerciantes cubanos fundaron un servicio de envíos llamado *Empresa de Correos Marítimos*, que gestionaba un servicio de correo entre La Habana y Cádiz. Los barcos partían de sendos puertos una vez al mes. Aunque de vez en cuando había interrupciones, la *Empresa* funcionó hasta 1852.

De 1827 a 1852 la *Empresa* transportó numerosas cartas desde Cuba hasta España. El franqueo debía abonarse por adelantado y la tarifa para una carta sencilla era de 2 reales de plata. Dichas cartas, normalmente, llevaban una de las diversas marcas con la inscripción FRANCO. Si la carta procedía de algún lugar que no fuera La Habana, la tarifa se escribía generalmente en el reverso.

Otros barcos españoles que navegaban de Cuba a España transportaron muchas más cartas. Las tarifas de

1805 para estas cartas estuvieron vigentes hasta el 28 de febrero de 1855. Los sellos postales estuvieron disponibles desde abril de 1855 y su uso fue obligatorio a partir de 1857. Durante un periodo muy breve, del 1 de marzo de 1855 hasta el 31 de diciembre de 1856, hubo tarifas diferentes para las cartas sin franquear.

Filipinas

Tengo constancia de 60 cartas prefilatélicas transportadas a España por barcos españoles a partir de 1822 en adelante. Aunque algunas se pagaron anticipadamente, el resto presentan unos franqueos de acuerdo con las tarifas de 1805.

A partir de 1837, las cartas procedentes de Filipinas con destino a España a menudo eran transportadas por barcos ingleses por la ruta que pasaba por Suez. Aproximadamente desde 1846, el remitente debía pagar anticipadamente el franqueo en Manila. La tarifa para una carta sencilla era de seis reales de plata. Para más detalles sobre este tipo de correo, ver *La correspondencia de Filipinas a España, por la ruta de Suez* (Acadēmv, núm. 8/dic. 2004).

El 1 de febrero de 1854, Filipinas se convirtió en la primera Colonia española que emitió sellos postales. Sin embargo, éstos sólo servían para su uso interior, dentro de la Colonia. Hasta que no se recibieron los de las Colonias españolas, en Manila en la segunda mitad de 1855, no se utilizaron sellos en el correo con destino a España. En aquella época, todo el correo originario de Filipinas destinado a España era transportado por vapores ingleses. Estos sellos de Colonias españolas podían utilizarse porque la correspondencia se llevaba en una valija cerrada de Hong Kong a Gibraltar.

Puerto Rico

Las cartas prefilatélicas procedentes de Puerto Rico y transportadas por barcos españoles a España son mucho más escasas que las originarias de Cuba. Tengo constancia de 12. Todas ellas se regían por las tarifas de 1805, excepto una de 1855.

Las rutas de los veleros seguían los vientos y las corrientes imperantes y, desde Cádiz, se dirigían a las Canarias y más tarde a San Juan y La Habana. El viaje de regreso, generalmente, era directo de La Habana a Cádiz. El puerto de San Juan, en Puerto Rico, era visitado frecuentemente por los veleros de la *Empresa*, con sede en Cuba, o por barcos españoles, pero casi siempre cuando viajaban de España a Cuba.

Sin embargo, existen algunas cartas prefilatélicas a España vía Inglaterra. En la subasta de *Gallagher/Rudman* se incluyeron seis. Puerto Rico está cerca de Santo Tomás, que era el centro de la *Royal Mail Steam Packet Company* (RMSP). Esas cartas eran transportadas por los vapores de la RMSP desde San Juan a Santo Tomás y desde allí, a Inglaterra. Más tarde, se llevaban a España.

Si alguien de Puerto Rico quería enviar una carta a España, había dos posibilidades. Un velero español era más barato, pero tardaba más, ya que debía pasar por La Habana. El vapor inglés era más rápido, pero el franqueo era más caro.

Santo Domingo

La zona oriental de la isla de La Española fue tres veces Colonia española: antes de 1795, de 1809 a 1821, y de 1861 a 1865. Existen dos cubiertas conocidas con destino a España, con sendos frontales sin fechar. La que lleva la marca Franca/Tomati pertenece al periodo antes de 1785; la otra, con 52 reales, posiblemente sea del periodo 1861 a 1865.

Comparación con otros tipos de correo del primer periodo

La estimación del número total de cartas existentes procedentes de las Colonias españolas a España en el primer periodo es muy bajo. Comparémoslo con otros tipos de correo del mismo periodo, hasta 1821, aproximadamente.

Correo dentro de las Colonias españolas y entre ellas

En el caso de numerosas Colonias, me parece que existe una cantidad mucho mayor de cartas de correo interior, o de una a otra vecina. En muchas colecciones de Historia Postal de las Colonias españolas, presentadas en exposiciones, se muestran más de 100 diferentes. En algunas de ellas, no aparecen cartas de la Colonia con destino a España. Algunos catálogos de subastas especializados presentan cientos de ejemplos de este tipo de correo. Una búsqueda en *eBay* generalmente enumera bastantes ejemplos de este material a la venta.

Aunque muchas de las cartas y frontales existentes se escribieron después de la Independencia, todavía sobrevive una cifra bastante considerable del periodo colonial español. Estos frontales, normalmente, incluyen una marca de una población y se coleccionan y exponen por dichas marcas.

Correo desde España hacia sus Colonias

En mi opinión, este tipo de correo es más escaso que el enviado desde las Colonias a España.

Correo de las Colonias británicas en América hacia Gran Bretaña

Creo que el número de cartas existentes originarias de Jamaica y destinadas a Inglaterra en el mismo periodo

(antes de 1822) podría superar las 1.000, lo cual supone una cifra superior al correo enviado desde todas las Colonias españolas a España.

También hay un número considerable de cartas enviadas a Inglaterra desde otras Colonias británicas en el Caribe, además de la Norteamérica británica y Estados Unidos antes y después de su Independencia.

Muchas de ellas no llevan marcas que indiquen su origen, ya que las tarifas postales inglesas para las cartas enviadas por barco dependían del puerto de entrada británico y no del lugar de origen.

Correo de las Colonias francesas en América hacia Francia

Creo que existen cientos de cartas (antes de 1822) enviadas a Francia desde cada una de estas Colonias francesas en América:

- Martinica
- Guadalupe
- Isla de Santo Domingo, actualmente Haití
- Canadá

Muchas de estas cartas no llevan marcas que indiquen su origen, ya que las tarifas postales francesas dependían, también, del puerto de entrada francés y no del lugar de origen.

¿Por qué han sobrevivido tan pocas cartas?

Los efectos de las guerras

Desde la década de 1750 hasta aproximadamente 1815, España estuvo en guerra con frecuencia, por lo general con Inglaterra. En épocas de guerra, hubo muy pocos barcos españoles que cruzaran el Atlántico por temor a ataques de naves enemigas. Incluso en tiempos de paz, había menos barcos españoles en el Atlántico en comparación con los ingleses y franceses.

La estrategia de Carlos III consistía en que un convoy español cruzara el Atlántico cada mes a partir de 1764, cosa que ocurrió durante un breve periodo de tiempo. No obstante, hasta que la *Empresa* comenzó en 1827, no funcionó un servicio mensual regular.

Por norma general, la cantidad de correspondencia comercial en cualquier momento era proporcional a la cantidad de comercio, sobre todo el regular.

La irregularidad de la navegación dificultaba el comercio entre España y sus Colonias. Las Colonias españolas no podían depender de suministros regulares de materiales procedentes de España, de modo que debían ser autosuficientes y comerciar entre ellas. En consecuencia, circulaba una cantidad considerablemente inferior de correo comercial entre España y sus Colonias a la existente dentro y entre ellas. Esto refleja el número relativo de cartas existentes.

Inglaterra era la potencia naval dominante en aquella época. Incluso en épocas de guerra podía mantener, generalmente, cierta navegación y comercio con sus Colonias en América. En comparación con España y las españolas, Inglaterra y las suyas participaban en mucho más comercio, mantenían mucha más correspondencia y, por tanto, generaron mucho más correo.

Los efectos de la migración

Ahora abordaré los factores que afectan a la correspondencia personal.

En el periodo anterior a los sellos postales, el coste del franqueo era caro en términos reales. Esto es particularmente cierto para casi todo el transporte de correo a través del océano entre América y Europa. También es cierto para la gente que vivía en cualquier Colonia española, inglesa o francesa. Además, en el caso de todos los imperios, mucha gente era analfabeta.

La correspondencia con una persona de otro continente implicaba muchos gastos, que generalmente cubría el destinatario. En consecuencia, la mayoría de las cartas personales eran entre familiares directos: cónyuges, padres e hijos y hermanos.

La mayoría de la gente nacida en la Colonia no tenía esos parientes en la Madre Patria. Las personas que sí los tenían eran los recién llegados, así como parte de los administradores y el personal militar.

Las guerras provocaron un gran trastorno en la navegación entre España y sus Colonias desde la década de 1750 hasta la de 1820. Una de sus consecuencias fue que muy poca gente emigraba de España, durante esa época. Por tanto, había muy poca gente en las Colonias españolas que tuviera familiares directos en España y la cantidad de correspondencia personal era muy baja. En el mismo periodo, se produjo una emigración considerable de Inglaterra hacia sus Colonias, lo cual generó un volumen mucho mayor de correspondencia personal entre ellas.

3. MARCAS INDICANDO EL ORIGEN

De acuerdo con el Reglamento de 1779, las principales oficinas de correos de las Colonias españolas aplicaron una marca que llevaba el nombre de la Demarcación Postal. El objetivo era indicar en cada carta dirigida a España el nombre de la Demarcación de origen. La oficina de correos de destino conocería así el origen de la carta y podría calcular y cobrar el franqueo. Si una carta llegaba a España sin el origen indicado claramente, la oficina de correos del puerto de llegada, generalmente Cádiz o La Coruña, debía estampar en ella la marca del nombre de la Demarcación. Veamos qué sucedió en la práctica.

Demarcaciones que llevaban el nombre de su ciudad principal

Había nueve zonas de Demarcación Postal. Algunas llevaban el nombre de su capital o ciudad principal: Guatemala, Santa Fe, Caracas, Buenos Aires y Chile. Las cartas dirigidas a España y con origen en esas ciudades llevaban la marca que contenía el nombre de la Demarcación, que también era el nombre de la ciudad.

Las cartas de otras poblaciones de la zona llevaban el nombre de esa ciudad. Ese método debía de ser aceptable en España, ya que todas esas cartas se tarifaron correctamente. Sólo tengo constancia de dos que llevan el nombre de la zona de Demarcación:

Una de 1794 procedente de Cumaná, Venezuela, que lleva las de CUMANA y de CARACAS, el nombre de su Demarcación (*GFB* 06/2004).

Y otra de 1802 con destino a Calella, que lleva la de SANTA FE, aunque se describe como originaria de Cartagena. (Ver figura 4)

Las otras Demarcaciones

Las demás zonas recibían el nombre de la Colonia o de un área geográfica: Islas de Barlovento, Nueva España, Perú y Filipinas. El uso de las marcas con el nombre de la Demarcación era más generalizado. Las grandes ciudades habitualmente utilizaban la marca de Demarcación en el correo a España, en lugar de una marca con el nombre de la ciudad.

Islas de Barlovento: Se utilizó principalmente en La Habana, pero también en Puerto Rico, Nueva Orleans y Santo Domingo. Desde la década de 1820, el correo de La Habana a España llevaba varias marcas, incluidas las de HABANA e YNDIAS.

Nueva España: La marca NUEVA ESPAÑA generalmente se utilizaba en el correo a España procedente del puerto de Veracruz. Las cartas de otras poblaciones llevaban la marca de dicha ciudad.

Perú: El correo de Lima a España es muy interesante. He visto tres cartas pagadas anticipadamente y todas ellas llevan la marca LIMA y FRANCA, como la de la figura 5. El resto, llevaban marcas PERÚ. Algunas otras de las ciudades de la Demarcación de Perú utilizaban la marca PERÚ en el correo a España.

Filipinas: Todo el correo procedente de Filipinas y destinado a España partía de Manila. Existe una cubierta sin fecha (probablemente de principios de la década de 1780) que lleva una marca MANILA. Para el resto de ejemplares postales a España, se utilizó la marca FILIPINAS hasta la introducción de los fechadores en 1842.

Marcas de origen aplicadas en España

En cuanto las Colonias americanas declararon su Independencia de España, dejaron de utilizar las marcas

de Demarcación en su correo a España. Cuando esas cartas llegaban a los puertos españoles, se les ponía una marca que indicaba su origen. El Correo español calculaba el porte a pagar desde el origen aplicando las tarifas de 1805. Hay algunos casos en los que el verdadero origen era distinto del indicado por la marca, y la oficina de correos de destino tarifaba la carta como si procediera de la zona de dicha marca.

A partir de 1820, muchas cartas de Cuba a España no llevan impreso el origen. Cuando llegaba a España una carta de Cuba sin ninguna marca de identificación, el Correo del puerto de entrada le estampaba la ISLAS DE BARLOVENTO o YNDIAS.

En ocasiones, llegaban cartas de Filipinas a España sin ninguna marca. Se les ponía una rectangular y enmarcada con la inscripción FILIPINAS. He identificado dos casos en los que se utilizó dicha marca: cartas escritas en Manila y transportadas de forma privada por un pasajero que viajaba desde Filipinas, y enviadas desde Filipinas mediante el correo inglés a un encaminador en Gibraltar que, a su vez, incluía un grupo de dichas cartas en un paquete. Éste se enviaba a España, se le estampaba la marca FILIPINAS y se cobraba como si se tratara de una carta procedente de Filipinas. Al respecto véase el artículo antes citado (*Acadēms*, núm. 8/dic. 2004).

4. TARIFAS

En esta sección compararé las tarifas de las cartas de mis archivos con las tarifas de las normativas españolas tal y como están documentadas bibliográficamente. Las tarifas de en torno a un 20% de las cubiertas del primer periodo (hasta 1821) de mis archivos, no parecen coincidir con las bibliográficas. Ese grado de discrepancia es elevado, así que es importante examinar primero la bibliografía.

Marcas de tarifas y de monedas

Las tarifas para el correo procedente de las Colonias con destino a España se cobraban en España y se expresaban en reales. Un real consistía en ocho cuartos y 1/2. Las tarifas internas del correo español generalmente se expresaban en cuartos.

En España, un numeral indicaba por sí mismo una tarifa en cuartos. Si la tarifa era en reales, dicho número venía acompañado del símbolo del real. Normalmente, ese símbolo se escribía detrás del número, como en la figura 10. En épocas anteriores, se escribía un símbolo distinto para los reales delante del número, como en la figura 4.

En las colonias españolas, todas las tarifas postales, incluidas las internas, se expresaban en reales. Sin embargo, el valor del real colonial era más alto que el real español. Para distinguir ambas monedas, el término *real de*

plata describía el real colonial, y el *real de vellón* se refería al real español, donde vellón es una aleación.

Debido a que todas las tarifas coloniales se expresaban en una unidad monetaria, no había necesidad de indicarla, así que la mayoría de marcas coloniales de tarifa sencillamente se escribían en números, sin símbolos de moneda.

Referencias sobre las tarifas españolas

Conozco tres referencias sobre las tarifas del correo con destino a España: Nathan, Schier y López Bernal.

En su prólogo, Nathan explica que sufría un cáncer terminal y para distraerse empezó a escribir la cronología postal de España. Su trabajo está en inglés e incluye extractos de algunos de los reglamentos sobre tarifas.

El libro de Schier incluye un apéndice que enumera las tarifas postales de España. Dicho apéndice está muy bien presentado y facilita mucho la búsqueda.

Las tarifas enumeradas por Nathan y Schier son casi siempre idénticas. Ambos autores expresan su agradecimiento al libro *Anales de las Ordenanzas de Correos de España*, que se publicó en seis volúmenes a partir de 1879. Esos volúmenes incluyen la legislación relativa a materias postales de 1283 a 1889. El primer volumen tiene 548 páginas y abarca el periodo de 1283 a 1819.

López Bernal es un escritor prolífico sobre la Historia Postal de España y sus Colonias. Ha investigado en los archivos para hallar numerosos documentos importantes. Su artículo en el número 1 de *Acadēms* es muy relevante, ya que aborda todas las tarifas, del periodo de 1628 a 1720, que atañen a las Colonias españolas.

Franqueo pagado por el remitente

De 1764 en adelante, el coste postal para cualquier carta enviada desde una Colonia a España podía calcularse fácilmente en el lugar de envío. Ello se debe a que la tarifa sólo dependía del origen, el destino y el peso, y no de la ruta que se siguiera. Por tanto, el remitente podía pagar por anticipado la carta.

He observado que aproximadamente un 10% de todas las cartas enviadas a España desde las colonias se pagaban anticipadamente. Dichas cartas llevan una marca con la inscripción FRANCA. Esas cartas llevan una marca con el nombre de la ciudad de origen, en lugar del nombre de la Demarcación postal, y no incluyen marcas de tarifas.

España incluso tenía un acuerdo especial con Roma. Era posible pagar anticipadamente una carta desde cualquier Colonia española a Roma. Resulta sorprendente que, un siglo antes del nacimiento de la Unión Postal Universal, las cartas de las colonias de un país pudieran

pagarse por adelantado para enviarlas a un destino extranjero. López Bernal (*Acadēms*, núm. 1) probó que sus orígenes se remontan a 1775 y demostró, también, que a las grandes ciudades coloniales españolas se les ordenó tuvieran una marca con la inscripción FRANCA HASTA ROMA. Sólo se conocen dos cubiertas con esta marca, ambas de Manila con fecha de 1796 y 1804. Esta última ilustra la portada del libro *Postal History of the Spanish Philippines, 1565/1898*, de Don Peterson y Geoffrey Lewis.

La opción del prepago del franqueo supuso una gran ventaja práctica para los usuarios del sistema español. El sistema difería bastante del de las otras grandes potencias coloniales, Inglaterra y Francia. Para la mayoría de las cartas, la tarifa dependía de la distancia desde el puerto de llegada hasta el destino, así que la tarifa postal no se podía conocer por adelantado y, por tanto, no podía pagarse anticipadamente el franqueo. Sin embargo, había algunas cartas con destino a Inglaterra para las cuales podía saberse la tarifa por adelantado: las enviadas por barco y todas desde 1840 en adelante. Al parecer, el Correo inglés quería recoger y conservar todo el importe del franqueo, así que las oficinas de correos coloniales no pudieron aceptar el prepago de las cartas destinadas a Inglaterra hasta mucho más tarde.

Tarifas anteriores a 1764

López Bernal, en su artículo citado, describe muy bien las tarifas del correo enviado desde las Colonias a España antes de 1764. De 1720 a 1764 no existían. Descubrió pruebas documentales de varias tarifas vigentes entre 1628 y 1720.

No tengo constancia de ningún sobre enviado de las Colonias a España que llegara antes de 1764.

Las tarifas de 1764

El Reglamento del 24 de agosto de 1764 estipulaba las tarifas para el correo entre España y sus Colonias en ambas direcciones. Las tarifas a España estuvieron vigentes hasta el 31 de agosto de 1779 y se enumeran en la Tabla 2. La tarifa para una carta sencilla enviada desde cualquier Colonia a España era de 4 reales de vellón.

El correo superviviente enviado desde las Colonias a España en este periodo de 15 años es muy escaso. Sólo he encontrado dos cartas:

La de 1770, incluida en la figura 12, fue de Veracruz a la ciudad de Deva, al norte de España. En el extremo inferior izquierdo lleva inscrito "Vale 4 r^s de vⁿ", que significa que costaba 4 reales de vellón, y creo que se escribió en Veracruz, ya que distingue el tipo de reales. También hay un 4 manuscrito seguido del símbolo de los reales escrito en destino.



12) 1770. De Veracruz a Deva, con un porteo de 4 reales.
(Colección de Yamil H. Kouri Jr.).

Existe otra, magnífica, sin fecha, enviada de Perú a Cádiz con la marca PERÚ (SyL, 2/02). Se ha descrito como de 1766, pero ha habido cierta controversia sobre si realmente es anterior a 1779. Tengo entendido que se está escribiendo un artículo sobre la fecha de este ejemplar. Este sobre lleva un 4 manuscrito.

Sin embargo, no hay indicación de qué tipo de moneda, aunque todos los sobres enviados a España después de 1779 llevan el símbolo del real.

Cartas posteriores a 1779, con el porteo de las tarifas de 1764

Existen algunos ejemplos de cartas coloniales enviadas a España después de 1779, que llevan el porteo correspondiente a las tarifas de 1764. Permítanme explicar por qué.

El Reglamento de 1779 no modificó las tarifas para las cartas enviadas desde España a sus Colonias, que siguieron cobrando el franqueo de las cartas que llegaban según las tarifas de 1764 hasta, aproximadamente, 1814.

De vez en cuando, la oficina postal de la Colonia marcaba el porteo en las cartas destinadas a España. Éste era un ejercicio fútil, ya que era responsabilidad de la de destino el marcar el porteo en la carta y cobrárselo al destinatario. Es importante señalar que estas marcas no eran indicaciones de prepagado, ya que las marcas con la inscripción FRANCA se aplicaban a las cartas pagadas anticipadamente.

La carta, no fechada, de la figura 10 presenta una marca oval roja, que se aplicó en Manila. Aunque parezca que dice 4U es 4V, y V significa vellón. Cuatro reales de vellón era la tarifa española de 1764 para una carta sencilla enviada desde cualquiera de sus Colonias. En el destino, se escribía el manuscrito 8 reales y se cobraba. Ésa era

la tarifa para una carta sencilla desde Filipinas a España a partir de 1805. Se conocen varias cartas similares de Filipinas.

Creo que esta práctica de indicar en las cartas salientes las tarifas de 1764 quizá se utilizó en otras colonias después de 1779. Hay una carta de Chile que lleva el porteo 4R^s en un rectángulo y un 6 reales manuscrito (SyL 5/96). Creo que se puso en Chile e indicaba la tarifa sencilla de 4 reales de 1764.

Las tarifas de 1764 son 4, 9, 12 y 16. Todos son múltiples de cuatro, excepto la del segundo paso. No se trata de un error de imprenta, ya que se conocen dos cartas de Filipinas con un porteo de 9 reales, que representa la tarifa de 1764.

Las tarifas de 1779 y 1805

He acumulado ilustraciones de numerosas cubiertas enviadas desde las Colonias españolas a España. ¿Coinciden sus porteos con los de la normativa de 1779 y las nuevas tarifas introducidas más tarde? En la mayoría de los casos, las tarifas se corresponden con las reguladas. La mayoría de las excepciones pertenecen al correo de los años 1805 a 1807 o al destinado a Baleares o Cataluña.

La introducción de los cambios de tarifas de 1804 a 1807

Se produjo un incremento de las tarifas de 1779 con las siguientes cantidades:

- Un real para las cartas enviadas desde las Colonias a España.
- Un real para las cartas enviadas desde países europeos a España.
- Un cuarto de real para las cartas enviadas dentro de España.

Nathan, Schier y López Bernal datan los cambios de tarifas en una Orden de 16 de noviembre de 1807. Por lo general, se ha aceptado ésta como la fecha del cambio. Nathan afirma que el 17 de noviembre de 1804 se realizó una propuesta para modificar las tarifas de 1779 y que se aprobó el 16 de noviembre de 1807.

Sin embargo, Fernando Alonso advirtió anomalías en los porteos de las cartas internas españolas de los años 1805 a 1807. A sugerencia suya, López Bernal investigó en el Archivo General de Indias de Sevilla y halló dos documentos fechados en diciembre de 1804 donde se demuestra y confirma el incremento desde el 1 de enero de 1805 en 1 cuarto para las cartas internas y en 1 real para las externas. Lo cual describen en su artículo *El 1 de enero de 1805 entró en vigor un incremento de las tarifas postales: Circular de 17 de noviembre de 1804*. (Acadēmvs, núm. 3/dic. 2001)

También yo observé anomalías en las tarifas aplicadas a cartas de 1805 a 1807 enviadas a España desde las

Colonias y países extranjeros. Me puse en contacto con Fernando Alonso y le doy las gracias por haberme remitido el artículo antes mencionado, que no conocía.

La Tabla 4 enumera cubiertas del periodo de 1805 a 1807. Hay columnas para la tarifa mostrada en la carta, la tarifa sencilla de 1779 y la nueva tarifa.

En todos los casos, la tarifa es superior a la de 1779. Con la excepción de dos, en todas las cartas el porteo coincide con los nuevos precios. La de 1807 a Barcelona se comentará más adelante, cuando aborde el correo destinado a Cataluña. La otra excepción restante es la enviada de Buenos Aires a Berga con un porteo de 7 reales y 1/2, me parece, que se ilustra en la figura 8. Es una carta sencilla que debía de tener un porteo de 6 reales, porque el segundo paso de la tarifa es de 9 según la de 1779 o 10 de acuerdo con la nueva.

Las pruebas empíricas de estas cartas secundan la conclusión de Alonso y López Bernal de que las nuevas tarifas se introdujeron el 1 de enero de 1805 para el correo que llegaba a España desde sus Colonias.

Correo hacia o a través de las Baleares

Hay pocas cartas de las Colonias españolas dirigidas a las Baleares, pero las tarifas de dichas cartas son más elevadas que las normales.

Las tarifas también son más altas en las cartas que viajaban a la península pasando por las Baleares. ¿Por qué iba a viajar a España una carta de América pasando antes por una isla situada al otro lado de la península? La respuesta es: por desinfección. En aquella época, se creía que el cólera y otras enfermedades contagiosas se transmitían en las cartas. Esas enfermedades eran frecuentes en los países del Mediterráneo oriental, como el Levante y Egipto. España estableció su primer centro de desinfección en Mahón, Menorca, situado convenientemente en una isla más cercana a la amenaza percibida. Cuando se producían brotes de cólera en el Nuevo Mundo, el correo procedente de Cuba y otros lugares se enviaba a Mahón para que fuera desinfectado antes de entrar en la península.

Tengo constancia de las siguientes cubiertas que se enviaron a las Baleares o a través de ellas:

Una de 1812 enviada desde Veracruz a Mallorca con un porteo de 8 reales (*SyL* 2/00). Un real más que la tarifa de 1805 establecida en 7 reales desde Nueva España.

Otra de 1824, procedente de Jalapa, México, a Calella, Cataluña (reflejada en el artículo *Islas de Barlovento*, de Yamil H. Kouri, publicado en *Acadēmus*, núm. 4/dic. 2002), que se desinfectó en Mahón. Lleva un porteo de 6 reales y presenta una marca muy inusual en una sola línea que dice YSLAS DE BARLOVENTO. Se cree que esta marca se aplicó en Barcelona, cuando la carta llegó a la península desde Mahón. Esta carta se trató como si procediera de Islas de Barlovento y no de Nueva España y se cobró un real más cara que la tarifa sencilla de 5 reales de Islas de Barlovento.

Una carta de 1829 procedente de México a Ciudadela, Menorca, enviada por un soldado español miembro de la Fuerza Expedicionaria. Se la encaminó a Cuba, donde se le estampó la marca HABANA. La tarifa sencilla para una carta de Cuba a España era de 5 reales, pero ésta fue cargada con 6. (*SyL* 2/95).

Una de 1833 de La Habana a Madrid (colección del autor), que presenta tres de los siete cortes dispuestos en círculo que constituían la marca de desinfección, semejantes a los rayos del sol menorquino. También lleva una marca que indica un peso de 1/2 onza. El porteo es de 9 reales, el precio estándar para una carta de este peso.

Y, por último, una de 1846 de La Habana a Barcelona con cortes de desinfección y un “baeza” de Mahón (colección del autor). El porteo es de 6 reales, uno más que la tarifa sencilla desde Cuba.

La tarifa es 1 real más que lo que marca el Reglamento, excepto la carta de 1833.

Correo a Cataluña

Hay bastantes cartas enviadas a direcciones de Cataluña desde las Colonias españolas para las cuales las tarifas parecen diferir de los precios de 1779 y 1805. Las he enumerado en la Tabla 5. Por otro lado, hay otras muchas cuyas tarifas coinciden con las del Reglamento. Los resultados parecen depender de la Demarcación Postal de origen.

Nueva España

He visto numerosas cartas enviadas de Nueva España a Cataluña. Las tarifas son un real más altas que los precios estándar para la mayoría de cartas hasta finales de 1821. Aparte de las incluidas en la Tabla 5, he visto varias con una tarifa más elevada, de las que no dispongo de ilustraciones. Sin embargo, también tengo constancia de dos cuyas tarifas se corresponden con las estándar. Después de la Independencia de México en 1821, algunas cartas enviadas a Cataluña llevan las tarifas de 1805 y otras llevan 1 real más.

La cubierta de 1810, de la figura 2, es la mejor prueba de que realmente existía una tarifa más alta. Va dirigida al pueblo de Calella, Cataluña, y llegó al puerto de Cádiz. Se marcó primero con un 7R en tinta anaranjada que, sin duda, es el de Cádiz. En el reverso lleva una letra A en la misma tinta naranja. En España, a las cartas se les estampaba la letra A (que significa Abono) por varios motivos, a menudo relacionados con la corrección de una tarifa. La carta también incluye un porteo manuscrito de 8 reales, que se aplicó y cobró en el destino, Calella.

En el sistema español, el porteo se aplicaba en el destino y no en el puerto de entrada. De ser así, ¿por qué Cádiz aplicó la marca de 7 reales a esta carta? El vocablo escrito *Calella* se parece un poco a *Cádiz*. Creo que un

empleado de correos de la concurrida oficina postal de Cádiz leyó mal la dirección y aplicó la tarifa como si se tratase de una carta sencilla de Nueva España a Cádiz.

Se advirtió el error. Si la tarifa a Cataluña era la misma, no habría necesidad de corregirla. Sin embargo, si existía una tarifa más elevada para el correo enviado desde Nueva España a Cataluña, la oficina de correos de Cádiz tendría que hacer la corrección, lo que se hizo estampando esa A, en lugar de tachar el 7R.

Islas de Barlovento

He visto muchas cartas de Islas de Barlovento con destino a Cataluña. Todas se rigen por las tarifas de 1779 y 1805, con una posible excepción.

Se trata de una, no fechada, de en torno a 1782 de La Habana a Canet, un pequeño pueblo situado cerca de Mataró, que a su vez está cerca de Barcelona, que se muestra en la figura 1. Lleva un gran 4R en rojo y una indicación manuscrita de 5 reales. El 4R se aplicó en Cádiz, ya que he visto la misma marca 4R en una carta de 1784 de La Habana a Cádiz y 4 reales era la tarifa sencilla de Cuba a España. Yo diría que los cinco reales se cobraron en destino.

Buenos Aires

Tengo constancia de 11 cartas sencillas desde la Demarcación Postal de Buenos Aires a Cataluña, y las tarifas de todas coinciden con las de 1779 y 1805. Sólo he visto una, de más peso, que se muestra en la figura 9. Esta carta de 1810 de Montevideo fue cargada con 11 reales, uno más que la tarifa del segundo paso.

Caracas

Las pruebas de la Demarcación de Caracas son diversas. Tengo constancia de cuatro cubiertas a Cataluña, todas al pueblo de Calaf en 1808 y 1809. La tarifa sencilla era de 5 reales. Una lleva un 5 reales, dos (*SyL 6/91* y *SyL 5/00*) llevan el símbolo de los reales, un 5 manuscrito y otro símbolo, que interpreto como la mitad de la fracción. La ilustración de la cuarta está parcialmente oculta, pero creo que también lleva la tarifa de 5 reales y 1/2.

Santa Fe

De Santa Fe sólo he registrado una cubierta enviada a Cataluña y la tarifa es un real más alta que la del Reglamento.

Otras zonas de Demarcación

No tengo constancia de ninguna carta enviada a Cataluña desde las otras cuatro Demarcaciones: Perú, Chile, Guatemala y Filipinas.

CONCLUSIONES

Sólo hemos estudiado las pruebas de tarifas en sobres supervivientes de las Colonias españolas. Es muy probable que existiera una tarifa más elevada para el correo que viajaba hacia o a través de Baleares. Las pruebas del correo enviado a Cataluña son ambiguas, y muchas cartas se cobraban a un precio más alto que el de las tarifas normales, mientras que muchas otras se regían por estas últimas. Es más probable que a las cartas de algunas Demarcaciones, en especial Nueva España, se les aplicaran tarifas más altas.

Consideremos las tarifas españolas para el correo enviado desde países europeos a España. Las nuevas tarifas se implantaron en 1779, al mismo tiempo que las nuevas para el correo desde las Colonias a España. Según la normativa de 1779, la tarifa para cualquier carta dependía de su origen y peso, como hemos visto en el caso de las precedentes de las Colonias.

Sin embargo, había una variación más. La tarifa era más alta si la carta se dirigía a las siguientes regiones de España: Andalucía, Cádiz, Mallorca, África y Orán.

Andalucía y Cádiz son las zonas más al sur de la península. La normativa estipula Mallorca, pero las tarifas se aplicaban a todas las Baleares, incluidas Menorca e Ibiza. África se refería a la zona de Marruecos bajo control español y Orán a la parte de Argelia, igualmente bajo control español.

En 1779, buena parte del correo de Europa llegaba a España cruzando la frontera francesa. Todos estos destinos están situados lejos de la frontera francesa, excepto Mallorca. Las tarifas internas españolas también eran más altas para Mallorca que para otras partes de España, lo cual refleja un mayor coste del envío de correo a las Baleares.

En 1779, igualmente, la mayoría del correo de las Colonias llegaba a España por el puerto de Cádiz, aunque parte de él llegaba a La Coruña. Las zonas de España que quedan más alejadas de Cádiz y La Coruña son las Baleares y Cataluña. Si había unas tarifas más altas para el correo destinado a Baleares, Cataluña u otros lugares, debería existir alguna prueba documental en los archivos. En caso de haber tarifas más altas, tengo la firme sospecha de que se introdujeron en el mismo momento en que entraron en vigor las de 1779.

5. LAS GAMAS DE PESO PARA LOS PASOS DE LA TARIFA

Las gamas de peso para las tarifas de 1779 y 1805 se expresan en adarres, donde una onza consiste en 16 adarres. Los límites de los pasos de peso son 5, 7, 9, etc., que corresponden a 5/16 onza, 7/16 onza, 9/16 onza, etc.

Sin embargo, algunas cubiertas sí llevan marcas de peso, y éste se expresaba en onzas. Las fracciones que he visto son en cuartos: 1/2 y 3/4.

Esto plantea la pregunta: ¿Por qué las marcas de peso son distintas de los límites de las gamas de peso?

Cómo describen las normativas las categorías de tarifas

Las gamas de peso del Reglamento de 1764 se expresan muy claramente en intervalos de un cuarto de onza, como se puede apreciar en la Tabla 2. Los límites son múltiples de un cuarto de onza.

Hay siete pasos de la tarifa hasta 1 onza en la normativa de 1779 para el correo enviado desde las Colonias a España. Diferentes autores han descrito esos siete pasos de dos maneras. La Tabla 3 incluye dos filas distintas para describir los pasos de la tarifa:

Fila 1^a: El primer paso se describe como una carta sencilla. El segundo, como una carta doble (un pliego). Los pasos tercero a séptimo, como un peso preciso y no como un intervalo del peso. El 3 es media onza, el 7 es una onza y los intermedios son incrementos de un octavo de onza.

Fila 2^a: Esta definición es precisa. Cada paso es una gama de pesos, en la que los límites se expresan en adarmes.

Mientras Schier afirma que en 1779 la descripción de la fila 1^a definió los siete pasos y el 4 de febrero de 1797 se modificó la definición a la descripción de la fila 2^a, Nathan no describe los pasos del peso en 1779, pero sí afirma que la tarifa del 4 de febrero de 1797 tenía los pasos de la descripción 2^a y López Bernal describe cada paso utilizando ambas descripciones.

El Reglamento de 1779 también especifica las tarifas postales para el correo interno español y para el correo enviado a España desde otros países de Europa. Según Schier y Nathan, todos los pasos para estas tarifas se expresan como gamas del peso y los límites de dichas gamas están en adarmes.

Marcas manuscritas de peso en onzas

La cubierta de la figura 7 es un ejemplo. La marca de peso, 1/2 onza, está escrita en el extremo superior izquierdo. Obsérvese el símbolo manuscrito de la onza. Las únicas fracciones que he visto con este símbolo son 1/2 y 3/4. Estas marcas manuscritas se escribían en España, probablemente, en la oficina de correos de destino.

Esta cubierta lleva un porteo de 9 reales, lo cual indica un peso en la gama de 7 a 9 adarmes. Nótese que media onza corresponde a ocho adarmes, el punto medio de esta gama.

Marcas manuscritas de peso en adarmes

Ya he mencionado la cubierta de la figura 9 cuando he tratado las tarifas en el correo enviado a Cataluña.

Creo que la tarifa de 11 reales era la de 1805 a Cataluña para una carta del segundo paso de pesos, en la gama de 5 a 7 adarmes. Incluye el número 6 en la esquina superior izquierda. Ésa es la posición en el anverso que, con toda probabilidad, se utilizaba para las anotaciones de peso en la oficinas de correos españolas. También se utilizaba esa posición en las oficinas postales francesas e inglesas para las indicaciones del peso. Considero que el 6 representa seis adarmes, el punto medio de esta gama.

No conozco ninguna otra enviada a España con el peso expresado en adarmes.

Marca de peso en una carta procedente de Cuba

Tengo una carta de 1833 enviada desde La Habana a Madrid, que lleva un numeral en negro, 1/2, en el reverso. Incluye un porteo de 9 reales, lo que indica un peso en la gama de 7 a 9 adarmes. Creo que ese 1/2 indica un peso de media onza. En mi opinión, es probable que esta marca se pusiera en Cuba y no en España.

Marcas de peso de Filipinas

La carta de 1845 procedente de Manila incluida en la figura 11 lleva la marca "1/2 ONZ" y un porteo de 19 reales. Esta cubierta es uno de los cinco ejemplos de envíos de Manila a España con marcas ONZ. La Tabla 6 ofrece los detalles de las cinco.

Durante muchos años he intentado encontrar la conexión entre los porteos y los pesos. Para cada marca de peso existen dos tarifas distintas. La de 19 reales se encuentra en sobres con 1/2 ONZ y 3/4 ONZ.

Sin duda, las marcas del peso se aplicaron en Manila. Hay algunas cartas desde Sydney y desde Hong Kong a Manila que tienen las marcas de tarifa de 1 1/2 o de 3 1/2 utilizando la misma marca para 1/2. Estas tarifas fueron el número de reales pagado por el destinatario para una carta a Manila (Peterson y Lewis, capítulo X). Las marcas del peso no tienen significación en España.

Por fin puedo plantear una solución a este rompecabezas. Filipinas, y otras colonias españolas, todavía utilizaban pasos de un cuarto de onza. Con la excepción de las cartas sencillas, cada carta se pesaba redondeando hasta el cuarto de onza más próximo. Por tanto, media onza era la gama de 6 a 10 adarmes y tres cuartos de onza abarcaban la de 10 a 14 adarmes. España utilizaba categorías de peso de dos adarmes.

Cada gama de 4 adarmes en Filipinas correspondía a tres gamas del peso en España. Por ejemplo, la gama de 10 a 14 adarmes podría ser:

- La mitad superior de la gama de 9 a 11 adarmes. La mitad inferior de esta gama correspondía a la filipina de 6 a 10 adarmes.
- La gama de 11 a 13 adarmes.
- La mitad inferior de la de 13 a 15 adarmes.

Conclusión sobre marcas y pasos del peso

Las cartas sencillas nunca llevan marcas del peso. He identificado varios tipos de marcas del peso en cubiertas más pesadas enviadas desde las Colonias a España. Sin embargo, existen muchas cartas con un peso superior que no parecen incluir una marca del peso.

Los pesos indicados son los puntos medios de las gamas del peso.

Hay dos descripciones de las gamas del peso para las tarifas de 1779. Creo que sólo existió un sistema de gamas de peso. A veces, en las normativas cada gama se describía por su punto medio y, en ocasiones, se describía por sus límites inferior y superior.

Tabla 1. Número de sobres de cada colonia en el primer periodo

Región	Demarcación postal	Cuándo dejó de ser colonia española	Número de cartas en mi archivo	Cartas existentes estimadas	Motivo de la suposición
Cuba (hasta 1821)	Barlovento	1898	16	50-100	Ver texto
Puerto Rico (hasta 1821)	Barlovento	1898	2		Regla 1
República Dominicana	Barlovento	1795, 1809-21, 1861-65	1	1	López Bernal
Nueva Orleans	Barlovento	1803	0	0	Kouri
Florida	Barlovento	1763, 1819	0	0	Risvold y Harris, Kouri
Trinidad	Barlovento	1797	0	0	Kouri
México	Nueva España	1821	33	75-150	Ver texto
Sur de EE. UU.	Nueva España	1821	0	0	Risvold y Harris
Guatemala	Guatemala	1821	5	8-20	Regla 2
México, Chiapas	Guatemala	1821	0		Regla 1
Honduras	Guatemala	1821	0		Regla 1
Nicaragua	Guatemala	1821	0		Regla 1
El Salvador	Guatemala	1821	0		Regla 1
Costa Rica	Guatemala	1821	0		Regla 1
Colombia	Santa Fe	1819	2		Regla 1
Panamá	Santa Fe	1819	4	6-15	Regla 2
Maracaibo, Venezuela	Santa Fe	En torno a 1819	2		Regla 1
Perú	Perú	1824	15	25-60	Regla 2
Ecuador	Perú	1822	3	5-10	Regla 2
Bolivia	Perú	1825	1		Regla 1
Chile	Chile	1817	2		Regla 1
Venezuela	Caracas	1821	26	40-80	Regla 2
Argentina	Buenos Aires	1816	4	6-15	Regla 2
Uruguay	Buenos Aires	1817	8	12-20	Regla 2
Paraguay	Buenos Aires	1810	0		Regla 1
Filipinas (hasta 1921)	Filipinas	1898	11	11-13	Ver texto

Ver la sección 2, Periodo 1, para descripciones detalladas de las columnas.

Tabla 2. Tarifas de 1764 para cartas enviadas a España desde las colonias

	Paso 1	Paso 2	Paso 3	Paso 4
Gama del peso en onzas	0 a 1/4	1/4 a 1/2	1/2 a 3/4	3/4 a 1
Tarifa en reales de vellón	4	9	12	16

Tabla 3. Tarifas de 1779 para cartas enviadas a España desde las Colonias

	Paso 1	Paso 2	Paso 3	Paso 4	Paso 5	Paso 6	Paso 7
Descripción del paso 1	Sencilla	Pliego	1/2 onza	5/8 onza	3/4 onza	7/8 onza	1 onza
Descripción del paso 2. Gama del peso en adarmes	0 a 5	5 a 7	7 a 9	9 a 11	11 a 13	13 a 15	15 a 16
Tarifas de 1779 en reales de vellón							
Barlovento, Caracas	4	6	8	10	12	14	16
Nueva España, Guatemala, Buenos Aires, Santa Fe	6	9	12	15	18	21	24
Perú, Chile, Filipinas	7	11	14	18	22	25	28
Tarifas de 1805 en reales de vellón							
Barlovento, Caracas	5	7	9	11	13	15	17
Nueva España, Guatemala, Buenos Aires, Santa Fe	7	10	13	16	19	22	25
Perú, Chile, Filipinas	8	12	15	19	23	26	29

Tabla 4. Cubiertas fechadas entre 1805 y 1807

Año	De	A	Tarifa en cubierta	Tarifa sencilla de 1779	Nueva tarifa sencilla	Fuente
1807	La Habana	Mataró	5	4	5	Yamil Kouri
1805	Veracruz	Cádiz	7	6	7	<i>S y L</i> , 12/01
1807	Veracruz	Barcelona	8	6	7	<i>S y L</i> , 5/00
1805	Buenos Aires	V y G, Cataluña	7	6	7	<i>S y L</i> , 12/99
1806	Buenos Aires	Berga	7 1/2	6	7	Figura 8
1805	Montevideo	V y G, Cataluña	7	6	7	<i>S y L</i> , 12/99
1805	Montevideo	Barcelona	7	6	7	<i>S y L</i> , 6/91
1805	Montevideo	V y G, Cataluña	7	6	7	<i>S y L</i> , 5/00
1806	Montevideo	V y G, Cataluña	7	6	7	<i>S y L</i> , 12/99
1806	Montevideo	Barcelona	7	6	7	<i>S y L</i> , 3/98

Notas:

En la tercera columna, V y G es la población de Vilanova y la Geltrú, que está en Cataluña.

Las tarifas de las columnas cuarta, quinta y sexta están en reales.

En la séptima columna, *S y L* es la casa de subastas *Soler y Llach*. La fecha de la subasta se muestra como mes/año.

Tabla 5. Cubiertas enviadas a Cataluña cuyas tarifas parecen diferir de las normativas

Año	Desde	A	Tarifa en cubierta	Tarifa del Reglamento	Fuente	Comentarios
1782	La Habana	Canet	4 y 5	4	Figura 1	Dos marcas de tarifas
1802	Cartagena, Santa Fe	Calella	7	6	<i>S y L</i> , 12/99	Tarifa de 1779
1804	Veracruz, México	Barcelona	7	6 (tarifas de 1779)	<i>S y L</i> , 5/00	Tarifa de 1779
1807	Veracruz, México	Barcelona	8	7	<i>S y L</i> , 5/00	La descripción del catálogo dice 7 reales, pero parecen ser 8
1808	Cumaná, Venezuela	Calaf	5 1/2	5	<i>S y L</i> , 6/91	
1809	Cumana, Venezuela	Calaf	5 1/2	5	<i>S y L</i> , 5/00	
1810	Veracruz, México	Calella	8	7	Figura 2	Tarifa de 7 reales en Cádiz, pero corregida
1810	Montevideo	Calella	11	10	Figura 9	Segundo paso del peso
1816	Veracruz	Calella	8	7	Autor	
1819	México	Barcelona	8	7	<i>GFB</i> 6/05	
1821	San Juan de Ulua, México	Calella	8	7	<i>S y L</i> , 11/99	

Tabla 6. Cubiertas desde Manila a España con marcas de ONZ

Fecha	Marca en onzas	Tarifa en reales	Peso en adarmes para esa tarifa
1845	1/2 ONZ	15	7-9
1845	1/2 ONZ	19	9-11
1841	3/4 ONZ	19	9-11
Sin fechar	3/4 ONZ	23	11-13
1846	3/4 ONZ	23	11-13

BIBLIOGRAFÍA

- Alonso García, Fernando, y López Bernal, José Manuel: “El 1 de enero de 1805 entró en vigor un incremento en las tarifas postales: circular de 17 de noviembre de 1804.” *Acadēmv*s, núm. 3, 2001.
- Kouri Jr., Yamil H.: “Islas de Barlovento.” *Acadēmv*s, núm 4, 2002.
- Kouri Jr., Yamil H.: “The Postal History of Spanish New Orleans.” Stuart Rossiter Trust, Inglaterra, 2004.
- Lewis, Geoffrey: “La correspondencia de Filipinas a España, por la ruta de Suez.” *Acadēmv*s, núm. 8, 2004.
- López Bernal, José Manuel: “Tarifas Postales para el Correo Ordinario Marítimo Colonial (1628-1824).” *Acadēmv*s, núm. 1, 2000.
- López Bernal, José Manuel: “La Marca Prefilatelia Perú.” *Crónica Filatélica*, Sept. 2000.
- López Bernal, José Manuel: “El Correo entre las Indias Españolas y Roma (1775 - 1824): La Marca ‘Franca hasta Roma’.” *Crónica Filatélica*, Nov. 2000.

– Nathan, S.: “Postal Chronology of Spain (1283-1889).” Publicada en nueve partes a partir de 1983 por *Spanish Study Circle* de Inglaterra.

– Peterson, Don, y Lewis, Geoffrey: “The Postal History of the Spanish Philippines, 1565-1898.” Washington, 2000.

– Risvold, Floyd E., y Harris, Leo J.: “El correo colonial español en los Estados Unidos.” *Acadēmv*s, núm 5, 2003.

– Schier, Oswald: “Manual de la Filatelia Española.” Fundación Albertino de Figueiredo, Madrid, 2000.

Referencias para Catálogos de Subastas:

GFB = Galería Filatélica de Barcelona.

SyL = Soler y Llach.

La fecha de la subasta está escrita como mes/año, por ejemplo 5/96 es mayo de 1996.

Agradecimientos:

Doy las gracias a Yamil H. Kouri, Jr. y a Fernando Alonso García por su ayuda.

PRE-PHILATELIC MAIL FROM THE SPANISH COLONIES TO SPAIN

By **Geoffrey Lewis**

The main purpose of this article is to study the degree of coincidence of the postmarks and freight marks applied on covers with the regulations recorded. The postal rates reform of 1779 demanded the use of marks to indicate the origin of each letter. The author provides a general overview of the Spanish postal rates systems of 1764 and 1779, and studies the nine areas of postal demarcation created in the Spanish colonies. He also classifies the surviving letters in two periods (colonial times and from the independence on, in most cases) and reviews the origin postmarks, as well as the different weights for each rate step. He includes several charts recording the number of covers from each Colony so far known and estimated and finally explains why so few letters from that period have survived.