

CARTAS FRANCAS CONDUCCIDAS POR PARTICULARES EN EL PERIODO DE LA REAL RENTA DE CORREOS

**Conferencia impartida en el acto de Sesiones Académicas de la
Real Academia de Filatelia e Historia Postal, celebrado en la
Real Casa de la Moneda de Madrid, el 4 de noviembre de 2023**

Jesús Sitjà Prats

1.- INTRODUCCIÓN

En el Antiguo Régimen, la Corona española ideó formas para financiar su mantenimiento, ya sea para aumentar la estructura del Estado o para sufragar las guerras de expansión contra las potencias europeas. Una de estas formas fue a través de las llamadas Reales Rentas¹. El gobierno de Felipe IV fue uno de los primeros impulsores de este tipo de ingresos con la creación de una serie de impuestos, como la sal (1631), el papel sellado (1637), las lanzas (1631) y las medias annatas (1632).

Con la llegada de los Borbones, se sumaron otras fuentes de ingresos, como la Real Renta de Correos en 1706. Sin embargo, esta medida se implementó de manera efectiva a partir del 1 de enero de 1717², con la introducción de nuevas tarifas para los portes de la correspondencia, cuyos ingresos revertían a la Corona en forma de renta.

2.- CONCEPTO DE RENTA Y SERVICIO

En el punto anterior, se ha mencionado que, en sus inicios, el correo era considerado una fuente de ingresos para la Corona, más que un servicio. El precio de enviar una carta era arbitrario, y el objetivo era que la Corona obtuviera ingresos (rentas), al igual que otras llamadas "Reales Rentas". Para preservar estas fuentes de ingresos, la Corona estableció una serie de prohibiciones destinadas a evitar el transporte de cartas o pliegos cerrados de manera clandestina.

La infracción de estas prohibiciones conllevaba fuertes sanciones económicas, siendo la pena inicial de cinco ducados que se mantuvo hasta el año 1762. Posteriormente, esta cifra se redujo a un ducado (equivalente a 11 reales de vellón). Además de las multas, se imponían penas de cárcel y destierro en caso de reincidencia. Estas medidas tenían como objetivo disuadir a las personas de eludir el sistema oficial del correo y asegurar que la Corona continuara recibiendo ingresos de esta actividad.

Este concepto de real renta se mantuvo hasta el bienio progresista de 1854-1856, en que el correo se planteó **como un servicio a la nación**, pero siguió siendo un monopolio.

En el preámbulo del Real Decreto sobre la reforma de las tarifas de Correos de 1 de septiembre de 1854³, se dice: *El Ministro que suscribe (Francisco Santa Cruz) cree que siendo el ramo de Correos un **servicio público administrado por el Gobierno, y no una renta del Tesoro, debe hacerse bien, sobre todo, y después lo más barato posible para facilitar las comunicaciones.***

¹ La Corona española tenía hasta entonces varias fuentes de financiación: una era el Servicio de millones creado en 1590 (Ver CARPINTERO, Lucia: La contribución del clero castellano a los servicios de millones. *Revista de Historia Moderna*, nº 15. Universidad de Alicante, 1996, página 272.. Visto en https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/4851/1/RHM_15_13.pdf. Otra importante fuente de ingresos eran las rentas y materias procedentes de América.

² Anales de las ordenanzas de Correos, tomo I, años 1609-1728, página 85.

³ Anales de las Ordenanzas de Correos de España, año 1854, página 273

3.- LEGISLACIÓN SOBRE LA PROHIBICIÓN DE CONDUCIR CORRESPONDENCIA POR PARTICULARES

Las Ordenanzas del 19 de noviembre de 1743 indicaban en su punto primero que estas eran un complemento del Reglamento del año 1728, sobre los Oficios de Correo Mayor de Castilla, e Italia. En la Ordenanza nº XXVII, se decía lo siguiente⁴:

*-Estando informado su Mag. de que nunca se han cortado, como debían, los abusos de llevar los Ordinarios, y arrieros cartas de correspondencia ... incurrirán irremisiblemente **en la pena de cinco ducados por cada Carta, que se les aprehenda**, fuera de las expressadas, las cuales se aplicaran por terceras partes a los Delatores, gastos del Juzgado de la Superintendencia, y El Real Erario.*

La cantidad de cinco ducados (55 reales) por carta además de otros gastos eran una suma muy notable para la época y difícilmente compensable por los infractores, de tal forma que, una instrucción de fecha 30 de enero de 1762 del Superintendente Ricardo de Wall a los Administradores Generales de la real Renta de Correos, modifica varios puntos relativos a la prohibición de conducir correspondencia cerrada fuera de los conductos oficiales:

- Se amplía la prohibición de llevar cartas cerradas a todo tipo de particulares.*
- **Se rebaja la multa por carta a un ducado**, y con esta cantidad se paga las dos terceras partes al denunciador y el resto para costas. Si no bastasen, los gastos a cargo del denunciado.*
- Si el denunciado fuera insolvente, la primera vez, un mes de cárcel o trabajos; doblándose para la segunda; y para la tercera, el destierro por cuatro años.*
- El uso indebido del sello de Correos implica también penas parecidas. Mientras que su falsificación sería de diez años de presidio.*

Lo mismo aplicaba a los capitanes de barcos, tripulación. Otra instrucción del Superintendente de Correos, el Conde de Floridablanca de fecha 26 de julio de 1784, apartado 16⁵, insistía sobre la prohibición de llevar correspondencia fuera de valija:

*Se tendrá especial atención en zelar que no se conduzcan Cartas fuera de Valija, y en fraude de la Renta por medio de Propios, Arrieros, Ordinarios, ni otra persona alguna, pues todas **deben pagar los derechos al Rey, excepto las que vayan abiertas** y con recado bajo la multa del **Ducado, que por la Ordenanza 2ª, aprobada en 1762 está mandada....***

Con fecha 8 de junio de-1794 se implanta la *Ordenanza General de Correos*, que consta de 25 títulos⁶. En el Título XIX, parágrafo 7 se dice:

“Y para atajar y precaver perjuicios que experimenta la Renta por el abuso que se hace de dicha franquicia en los procesos de Partes, es mi voluntad y mando se

⁴ Anales de las Ordenanzas de Correos. Tomo I, Madrid. Ministerio de la Gobernación. Dirección General de Correos y Telégrafos 1879, pág. 142-149.

⁵ Anales de las Ordenanzas de Correos. Tomo I. Años 1761-1792. Madrid. Ministerio de la Gobernación. Dirección General de Correos y Telégrafos 1879, página 227.

⁶ Archivo General de Indias. Sección de Correos, 484 A

*satisfagan los portes en las respectivas Estafetas de los Pueblos donde se pongan dichos expedientes ó autos por los Escribanos originarios, para que vengan **con la nota de francos**, cobrándolos antes...”*.

En su título XX habla de la *Conducción de cartas fuera de valija*. Mediante veinte apartados resume toda la legislación anterior referente a este concepto. En su apartado primero habla de que **nadie puede transportar correo fuera de valija**:

*“Ninguna persona de qualquiera calidad o condición que sea, sin excepción alguna, podrá conducir carta o pliego fuera de valija, no siendo con recado o de recomendación, y **entonces abierta**, a menos que lo haga de mandato de Justicia, o en los demás casos expresados en los Capítulos siguientes....”*

Todos los decretos y ordenanzas citados anteriormente se legislaron para que la Corona tuviera ingresos mediante los portes que generaba el correo.

4.- EJEMPLOS DE CARTAS CONDUCIDAS FUERA DE VALIJA E INTERCEPTADAS POR EL CORREO.



En las ilustraciones 1 y 2 se muestran ejemplos de cartas circuladas de forma privada, fuera de los conductos oficiales, y que fueron interceptadas por las autoridades, imponiendo las multas citadas en el apartado anterior.

(Izquierda ilustración 1) **24 de septiembre de 1814**

La ilustración 1 muestra una carta de la población de Calaf (Barcelona) dirigida a Barcelona, que fue interceptada por circular fuera de la valija oficial y multada con once reales, que equivalen a un ducado.

El texto escrito en el frente es suficientemente explicito para señalar esta circunstancia:

“Pago de multa en la Adm^{on} del Correo.....11 rs.

Y p^r portes24 mrs, 11... 24.

Además de la multa de un ducado, tuvo que pagar el porte entre ambas poblaciones, que fue de 24 maravedís, equivalente a seis cuartos.

(Derecha ilustración 2) **1840, 17 de junio.**

La ilustración 2 muestra otra carta interceptada y multada. En este caso tenía su origen en Manresa e iba dirigida a la Ciudad Condal

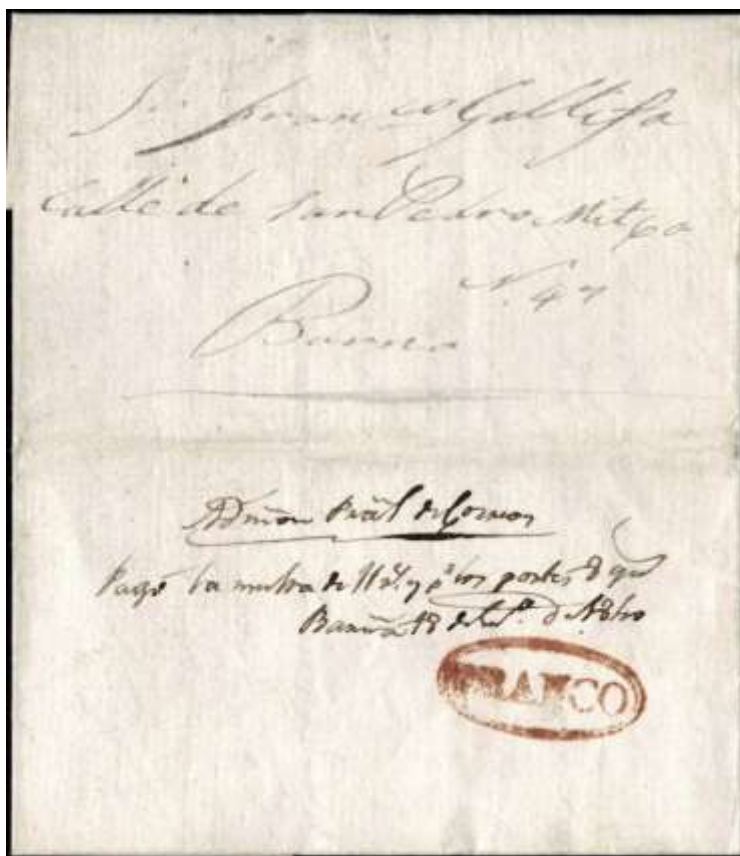
El texto escrito en el frente señala:

“Admon Pral de Correos

Pago la multa de 11 rs y los portes 8 quartos.

Barna 18 de junio de 1840”

En el frente se estampó el sello con la marca **“FRANCO”** en color rojo, indicativa que ahora podía circular libremente.



5.- CUESTIONES SOBRE LA CONDUCCIÓN PRIVADA DE LA CORRESPONDENCIA

La interesante cuestión que se plantea en esta comunicación es: ¿**permitía la Real Renta la conducción de correspondencia cerrada⁷ de forma privada**? En muchos casos, esta no era lo suficientemente diligente o rápida para entregar una carta con la prontitud que el destinatario deseaba. Sin embargo, no había inconveniente en que la correspondencia fuera transportada de manera privada, siempre y cuando el destinatario pagara los portes correspondientes. De esta manera, se cumplía con el objetivo de la Real Renta: recibir el impuesto, ya sea que el servicio fuera prestado por la Real Renta o privadamente.

Toda la correspondencia que circulaba de forma privada después de pagar los portes en la administración de correos se consideraba como "franca", y podía llevar una marca o estampilla indicando este estatus. Alternativamente, la exención podía indicarse mediante una anotación manuscrita. Es importante señalar que hay un número limitado de ejemplos de correspondencia que se conoce que circulaba de forma privada después de que los portes fueran pagados en la administración.

⁷ Toda la legislación sobre la prohibición, se refiere a la correspondencia cerrada. La abierta podía ser conducida libremente por particulares (ver las referencias citadas en el apartado tercero).

6.- EJEMPLOS DE CORRESPONDENCIA LLEVADA A SELLAR EN LA PENISULA



(Ilustraciones 3 y 4) **16 de junio de 1779.** Reverso y anverso del frente de un pliego oficial de Santa Marta de Ortigueira a Coruña

Las ilustraciones 3 y 4 muestran un frente de pliego de Santa Marta de Ortigueira a La Coruña, conducida por un peón, que pagó el porte de **68 cuartos** (8 reales) en una administración. Este valor puede corresponder a un peso de 17 onzas, dado que, si bien las tarifas de 1716 de Galicia se conocen parcialmente, se sabe que las cartas sencillas pagaban 2 cuartos (8 mrs), y haciendo una similitud con las demarcaciones de Vizcaya, Navarra, Aragón, podría extrapolarse a que la onza son 16 mrs., o sea, que pesaría las 17 onzas.

El anverso de la cubierta de este pliego dice:

Autos criminales obrados por cuenta que dio Gabriel Torredvallar de S^{to} de Mera por la justicia de la Villa y Condado de Santa Marta de Ortiguiera contra Martín de Torres y Nicolas de Quintana. S^{re} extracción de dos Bacas, que se remiten baxo esta cubierta carrados en la Escrivania de Dⁿ Juan Antonio Valado primer secretario de Camara de la Rl sala del crimen de este Reyno. para consultar la providencia que en

*ellos va dada, y de estos autos a de traer Recibo el Peon. 68 qtos (marca GA)
Coruña*

En este texto se evidencia que el peón pagó 68 cuartos de vellón y se dice que debe retornar con el recibo de este pago. En el reverso se da más información de este pago:

Queda en esta escribanía de Camara de Valado donde soy oficial titular los autos originales que han venido bajo esta cubierta los que se hallaran p.pto. yntitulado p' el oficial Junio 16 de 1779. Roque de Noya y Verea.

*Digo yo Enrique Arca que recibí **vte y dos rrs por llevar a la Coruña los autos** que trata esta cubierta **y ocho mas del sello del correo** y no lo firmo p' no saber si de mi ruego Sta Marta diez y nueve de Junio de Set^a y nueve, (firma) Camilo Maria Lopez de Pedrosa.*

El peón hizo el viaje desde Santa Marta de Ortigueira hasta La Coruña y se le entregaron veintidós reales en total, ocho para pagar el porte del pliego y el resto para sufragar el viaje.

En el frente de la cubierta se encuentra la marca GA, que Manuel Tizón en Prefilatrelia Española (p. 646) atribuye con reservas a Puente deume. Esta misma marca se conoce estampada en cubiertas con origen en Vilarrube, Santa Marta de Ortigueira, Cedeira y Puente deume. En un artículo en una revista filatélica se afirma rotundamente que pertenece a la última población⁸. Una aseveración basada en que una de ellas tiene este origen, pero lo mismo podría decirse de las demás. En todo caso, tal como señala Tizón podría ser de Cambados, dado que todas estas estafetas eran subalternas de esta última. Una hipótesis más.



(Ilustración 5) 24 de septiembre de 1778. Girona correo interior

⁸ Revista de Filatelia nº 608, noviembre de 2022, páginas 698-699.

La carta de la ilustración 5 es una cubierta de un pliego circulada por el correo interior de la capital gerundense, en que se anotó en el frente:

“Se sello, y pago sus portes en Gerona 24 de septiembre de 1778”

Asimismo, una anotación que señala “14 q”, que se interpreta como el porte pagado a la administración de correos. La pieza no tiene ninguna indicación de peso, por lo que no puede comprobarse el cumplimiento con la tarifa de correo interior de esta capital catalana.

7.- EJEMPLOS DE CORRESPONDENCIA LLEVADA A SELLAR EN LA AMERICA COLONIAL.

7.1.- Cartas conducidas por particulares en las cuentas de la Administración Principal de Lima de los años 1775 a 1779.

Con el establecimiento de la Real Renta de Correos en la América colonial en el periodo 1764-1769, los mismos reglamentos vigentes en la España peninsular se aplicaron al otro lado del Atlántico y en Filipinas. Cada año todas las administraciones principales de correos de la América Colonial española enviaban a la Dirección General de este organismo en Madrid sus cuentas de cargo y data, en las que se incluían las estafetas a su cargo, por ello, se tiene una información más detallada del funcionamiento de la Real Renta de estas administraciones, que de la propia España peninsular.

Como ejemplo del sistema utilizado por algunos particulares de sellar la correspondencia que por urgencia u otra circunstancia presentaban a las administraciones de correos, en las cuentas de la Administración Principal de Lima de los años 1775, 1776, 1778 y 1779, figuran unas partidas por este concepto en el apartado de Cargo de esta administración.

Así, como ejemplo, en la cuenta general de Lima del año 1775, figura una partida con el siguiente texto:

- ***Importe de Cartas presentadas a sellar y dirigidas por particulares a distintos parages.***

Y lo mismo en los demás años.

7.2.- Cartas conducidas por particulares en el virreinato de Nueva Granada

En la ilustración 6 se muestra una cubierta de un pliego y un recibo concordantes, de un pleito en papel sellado tipo III de Popayán a Cali, de 15 de diciembre de 1802, en la que se dice:

El S^r. Dⁿ Jose Antonio Burdallo ha entrado en este oficio Pral de correos sesenta y tres r^s p^r el porte de unos Autos que ha conducido y retorna a la ciu^d de Caly con peso de diez y tres quartas onzas. por lo que ninguno le pondrá embarazo. Popayan 15 de diciembre de 1802 (Firma) Yllescas

En la misma figura la marca **POPAYÁN** en color rojo, y la marca **FRANCA**, y se indica que se pagaron 63 reales, Según la tarifa de 8 de septiembre de 1771, nota 2, las diez primeras onzas se contabilizan a 3 reales onza (ida, la vuelta igual), y cuando pasan de diez onzas, la mitad. O sea, tres cuartos de onza, por dos viajes y 1,5 reales la onza son 2,25 reales. El total 62,25 reales, redondeados a 63.

Si bien la contabilidad de las administraciones americanas señala que se utilizaba este sistema para los particulares que querían conducir sus correspondencias, no se conocen otros documentos como el mostrado anteriormente.



(Ilustración 6) 15 de diciembre de 1802. Pliego y recibo de una conducción privada de Popayán a Cali y vuelta

Se han visto algunos ejemplos de conducción privada después de pagar los portes, Pero la cuestión es:

¿Cómo diferenciar las cartas conducidas privadamente, de las que lo hicieron por la Real Renta de correos, cuando ambas tienen la misma marca franca?

Tras analizar numerosas cartas con la marca franca, se destaca la dificultad de distinguirlas, especialmente si no cuentan con otra marca distintiva. Sin embargo, es importante señalar que las cartas francas del siglo XVIII son excepcionalmente raras, y aquellas del siglo XIX suelen llevar marcas de recepción que facilitan su identificación.

8.- LOS SOBRES DE REGISTRO DE EMBARQUE (S.R.E.)

Quizás los S.R.E. son el grupo de correspondencia más representativo de esta comunicación, dado que cumplen con la condición de sellar los sobres cerrados que contenían la relación de todas las mercancías o bienes que transportaba un buque desde un puerto a otro, y conducidos por el capitán del barco y no por el servicio de la Real Renta. Esta forma de sellado y conducción fue utilizada desde el año 1764 hasta 1853, en que se abolió al considerarse que era un tema fiscal. Este concepto de servicio y no de renta, coincide con lo enunciado en el preámbulo del decreto sobre el cambio de tarifas de 1 de septiembre de 1854, ya descrito en el apartado 2º.

Ejemplos de S.R.E.

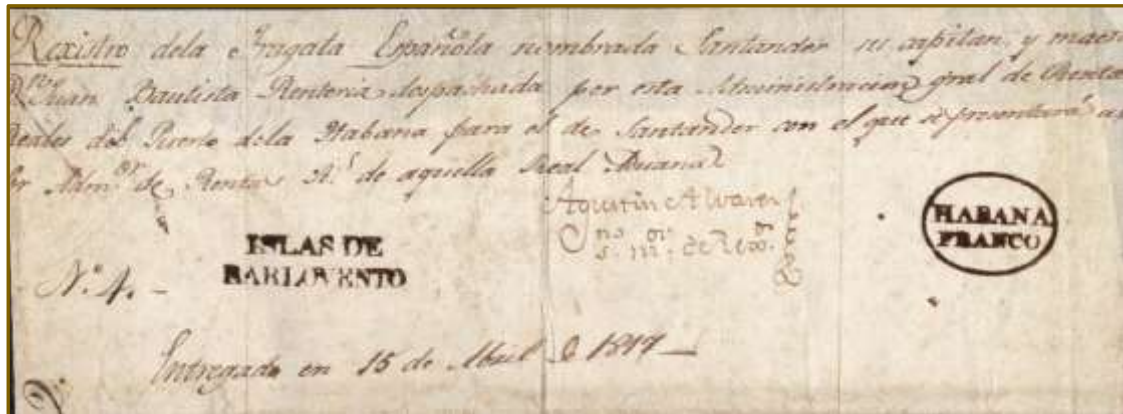


1 de mayo de 1779. Sobre de registro de embarque de La Habana a Cádiz, del paquebote Nuestra Señora de la Merced con las marcas en color rojo **ISLAS DE BARLOVENTO** y **HA/VANA**.

En el reverso un sello de lacre de la Aduana de la Habana. Se trata del primer registro de embarque conocido de todo el correo español, solo unos años después de su implantación en 1778 (en América).



28 de septiembre de 1796. Sobre de registro de embarque de gran formato de Lima a Cádiz, de la fragata Rey Carlos con las marcas en color rojo **FRANCA** y **LIMA**, la primera por haber satisfecho el franqueo que, con arreglo al desglose del reverso, fue de 30 reales de plata.



15 de abril de 1817. Sobre de registro de embarque de gran formato de La Habana a Santander, de la fragata San Juan Bautista con las marcas en color negro **ISLAS DE BARLOVENTO** y **HABANA/FRANCO**, este último de haber pagado el franqueo.



18 de octubre de 1804. Sobre de registro de embarque de Puerto Cabello a Cádiz, de la fragata Sacra Familia con las marcas en color negro **PTO CABELLO** y **FRANCA**, este último de haber pagado el franqueo. Es el único S.R.E. conocido en manos privadas de la Real Audiencia de Caracas.