

NUEVAS APORTACIONES AL ESTUDIO DE LOS REGISTROS DE EMBARQUE



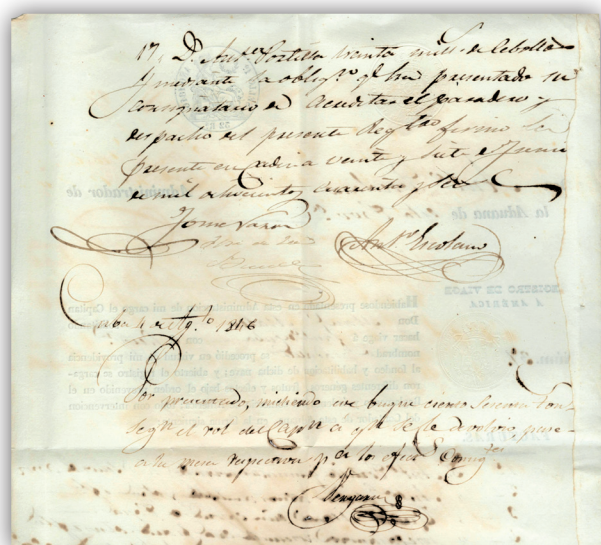
Jesús Sitjà Prats
(Académico de Número)

1

Introducción

El estudio de los *Pliegos de Registros de Embarque* en el correo español, es una de las temáticas que mayor interés suscita a los estudiosos y coleccionistas de la Historia Postal marítima española, y lo es por varias razones: por la espectacularidad de estos documentos y marcas, por sus elevados franqueos y por su escasez.

Varios han sido los investigadores¹ que han realizado aportaciones al estudio de los llamados *Registros de Embarque*, aunque más propiamente estos estudios se han hecho sobre los pliegos o sobres de registro de embarque (Padín 2008: 15), o sea los pliegos en cuyo interior se encontraba



(Figuras 1 y 2) Anverso y reverso de un registro de embarque del bergantín *Guadalete*, con salida en Cádiz el 27 de junio de 1846 y llegada a Santiago de Cuba el 4 de agosto del mismo año.

la relación de bienes o mercancías que llevaba un buque de un puerto a otro.

Para el estudio de este tema, pensamos que una posición holística del estudio es la más adecuada para obtener las mejores conclusiones. No puede independizarse el continente del contenido; tampoco los aspectos fiscales de los postales, ni considerar que en todas las épocas estos documentos tuvieron la misma consideración para la Hacienda real española. El estudio del contenido nos puede aportar datos adicionales sobre el continente, que de otra forma pasarían desapercibidos.

2. El contenido: registros de embarque

Se entiende por registro de embarque (también denominado conocimiento de embarque) a un documento jurídico que certifica la relación de todas las mercancías o bienes que transporta un buque de un lugar a otro y es el comprobante de la carga del buque, tanto para el capitán, armador o Hacienda. Actualmente este documento está regulado por las leyes internacionales del comercio marítimo, no así en el siglo XVIII. Sin embargo, en España en el siglo XVIII ya existían normas de naturaleza fiscal para el pago de impuestos de los registros de embarque, independientes de los aranceles que para cada tipo de mercancía señalaban los anexos al Reglamento para el Comercio Libre de 1778², tales como:

- La Pragmática del año 1744, que dice: *Pragmática que su Magestad ha mandado promulgar, a efecto de que se practiquen las leyes, que tratan quanto al Papel Sellado que se deben escribir... año 1744*. En la página 5, se lee: *Registros de Navíos en Puertos, ò fletamientos, Sello mayor*.

- La Real Instrucción 4 de abril de 1794 para el mejor y más uniforme gobierno de la Renta de Papel sellado, arreglada a las Leyes 44, 45, 46, 47, y 48 del lib. 4 tit. 25 de la Recopilación, a los Reales Decretos de 1750 y 1763, y a lo mandado últimamente resuelto por S.M. en su consejo de Estado de 4 de Abril de 1794. En su página 13 dice: 29. *Las licencias para ir a las Indias, pasar Negros, y salir Navíos de los Puertos, en sello Mayor*.

En las figuras 1, 2 y 3 se muestra un registro de embarque del año 1846, el único conocido por el autor en la época prefilarélica junto con su sobre. Se trata de una hoja

de papel sellado del tipo sello 1º (sello mayor), de 32 reales de vellón de importe, equivalente a 1088 maravedís o 272 cuartos. El impreso está relleno a nombre del Administrador de la Aduana de origen, en este caso Cádiz y lleva la relación de bienes cargados. Así las primeras líneas dicen:

- 1º D. Antonio Portilla, quinientos noventa y un sacos de arroz

- 3ª D. Vicente Masoa, cien cajas de papas y otros efectos.

- 4ª D. José Casanova, doscientas cajas de fideos y otros efectos.

- 5ª D. Antonio Portilla, cuarenta cajas de botellas de licores y otros efectos.

Se relacionan en este registro 17 tipos diferentes de cargas con los nombres de los propietarios de las cargas, con destino a Santiago de Cuba. Una vez recibidos en la Aduana de Santiago, el administrador indica la recepción de la mercancía en el citado registro de esta forma:

Cuba, 4 de Agº de 1846

Por presentado midiendo el buque ciento sesenta toneladas según el rol del capº a qº se le devolvió, pase a la mesa respectiva pº los efectº consigº

Firma del administrador de la Aduana de Santiago

Estos registros de embarque iban dentro de unos sobres o envueltas, sellados y lacrados por el administrador de la aduana del puerto de origen y normalmente se entregaban al capitán del barco, para que a su vez lo entregase al administrador de la aduana de destino, para cotejar la carga. Todo ello en base a los artículos 34 y 36

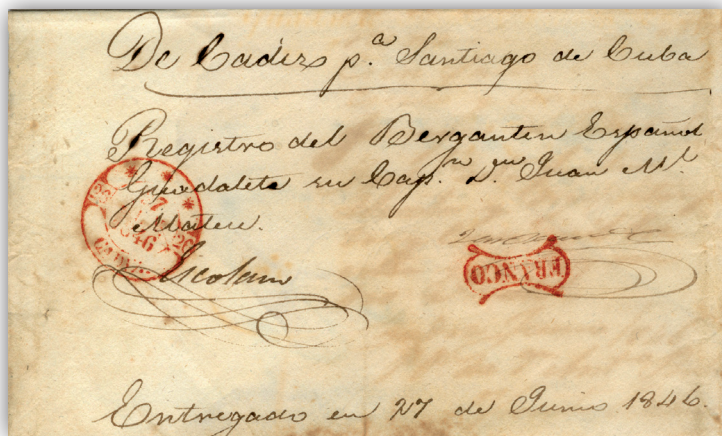
del citado Reglamento para el Comercio Libre de 1778, que señalan:

34. *Obligación indispensable de Registros.*

Todo lo que se cargare en las Embarcaciones de este Libre Comercio, tanto a la salida de los Puertos habilitados en la Península e Islas de Mallorca y Canarias, como a su regreso de los que van señalados en América, y también los frutos, efectos, y caudales que se transportan de ida y vuelta en los Correos marítimos, han de ser precisa y formalmente registrados en las respectivas Aduanas o Cajas Reales, bajo la pena irremisible de comiso de quanto no se contenga en los Registros, aunque sea de géneros libres de toda contribución....

36. *Reglas para la carga en América*

Las mismas reglas deben observarse para cargar en América los caudales, frutos, y efectos con los que los Buques mercantes han de retornar a los Puertos de España de donde salieron, u otro de los habilitados para este Comercio, sobre viniendo causa justa que los precise para ello.



(Figura 3). Sobre del registro de embarque de las figuras 1 y 2 en el que se aprecia el origen, destino, fecha, nombre del capitán, barco y la marca FRANCO de haber pagado los portes al Correo.

3.- Los sobres o pliegos de registro de embarque

Hasta ahora la única referencia conocida de Correos a los sobres o pliegos de registro, era la Real Orden de 30 de marzo de 1818³, que vamos a transcribir íntegra dada la importancia para la comprensión de su funcionamiento:

“Real Orden mandando que los pliegos de registro que se entreguen por las Aduanas a los Capitanes y patrones de barcos se han de presentar en las Cajas de Correos para satisfacer los portes que correspondan.

Con esta fecha digo al Sr. Secretario del despacho de Hacienda lo que sigue: La Dirección general de Correos me ha hecho presente que habiéndose establecido por la instrucción de Rentas Reales de 16 de Abril de 1816, que empezó a regir en 1º de Enero de 1817, que los Administradores de aduanas de los puertos entreguen a los Capitanes de los buques que salgan de ellos, aunque sea con dirección a cualquiera de los de la península, sus respectivos registros en pliegos cerrados y lacrados, pasó oficio a la Dirección general de Rentas para que dispusiese que dichos pliegos se presentasen en las estafetas para sellarlos y satisfacer los portes que adeudan a la Renta de Correos; más la Dirección de Rentas no accedió a ello, fundándose en que no era justo imponer un nuevo gravamen al comercio, especialmente al de cabotaje, siendo la providencia de entregar en pliego cerrado las facturas o guías con el único objeto de evitar la suplantación de ellas, y asegurar los derechos Reales. Ha-

biendo dado cuenta al Rey nuestro Señor, y enterado S.M. de que por Real Orden de 18 de octubre de 1784, comunicada a Josef de Gálvez, se mandó que en los puertos de Indias, y en los de la península y sus islas habilitadas para aquel comercio, se presenten en las Administraciones de Correos los pliegos de registro, paguen los portes con arreglo a la tarifa, y se sellen y ponga la marca de francos, lo qual se observa puntualmente sin inconveniente, como igualmente en los buques que pasan de unos a otros puertos de América con iguales pliegos de registro; y no hallándose motivo de diferencia que deba hacer variar la providencia en los de la península, pues el gravamen del comercio es insensible por ser cortísimo el coste de dichos pliegos, no causarse retardo ninguno en la operación, ni disminuyan las especulaciones que puedan hacer los comerciantes y navegantes; que los mismos pliegos se pagan cuando van por tierra; finalmente, que la ley general de pagar las cartas cerradas no excluye ninguna clase de ellas, se ha servido resolver que dichos pliegos de registro que se entregan a los Capitanes y Patrones de barcos, aunque sea para viajes de un puerto a otro de la península y sus islas, se presenten antes en las Administraciones de Correos, y satisfagan los correspondientes portes; pues así

como por el correspondiente ramo de Hacienda se ha establecido de nuevo, que por razón del buen orden, que los caudales de Correos paguen los derechos de introducción, no es justo que este último altere y se desprenda de un derecho tan fundado en reglamentos explícitos, igualmente que en razones de buen orden. Lo que de Real Orden inserto a V. para su inteligencia y cumplimiento en la parte que le toca. Dios guarde a V... muchos años. Palacio 30 de marzo de 1818”.

Esta real orden da a la vez respuestas e interrogantes a varias cuestiones:

1º.- ¿Por qué casi no se conocen pliegos de registro de embarque entre puertos de la Península, antes de 1818 y si de América antes de esta fecha?

2º.- ¿Qué decía exactamente la Real Orden de 18 de octubre de 1784?

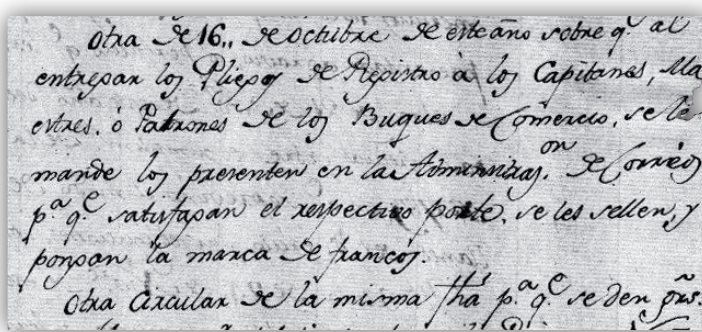
3º.- Por qué existen registros de embarque anteriores a la R.O. de 1784 pasados al correo?

4º.- ¿Qué tarifas se aplicaban a estos pliegos?

Una de las primeras referencias filatélicas a la Real Orden de 18 de octubre de 1784, que se cita en la de 30 de marzo 1818, es del investigador y gran coleccionista Antonio Perpiñá Sebría⁴,

en la que reproducía la citada R.O. de 1818, pero no la de 1784, lo mismo que otros autores posteriormente.

Nosotros nos propusimos encontrar la citada Real Orden de 1784, y para ello consultamos sin éxito los Anales de las Ordenanzas de Correos; la Colección Legislativa de Capelastegui; la Novísima Recopilación de



(Figura 4) Reproducción del índice de los documentos que se encontraban en la Secretaría de Indias en 1786, bajo la dirección de José Gálvez, marqués de Sonora.

las leyes de España, que comprende las leyes desde 1657 hasta 1804; el Copiador general de Reales Ordenes del año 1784, del Ministerio de Hacienda en el AHN; el Cedulaario de Indias (aunque termina el 10 de abril de 1784, se consultó por si acaso había alguna cédula con referencia a esta R.O.), también la *Gazeta* de Madrid. En resumen, no pudimos encontrarla, y al mismo tiempo evidenciamos que existen lagunas en la recopilación de reales órdenes desde Felipe V hasta Carlos IV. A continuación, buscamos en la correspondencia de José de Gálvez, que era el Secretario de Indias en aquellos años y a él iba dirigida la Real Orden. Continuamos la investigación en el Archivo General de Indias de Sevilla, y finalmente, pudimos encontrar una referencia a ella (figura 4), pero de fecha 16 de octubre de 1784, en lugar del día 18⁵ de octubre. Nos queda la duda de cuál de estas dos fechas es la de la Real Orden.

La transcripción del documento que se titula: *Índice de las Cédulas y ordenes impresas que se hallan en el Archivo de este Secretaría del Despacho Universal de Indias, expedidas desde el año 1776, en que entró en su Ministerio el Ex^{mo} S^r Marques de Sonora, hasta el día de la fecha*, dice:

“otra de 16 de octubre de este año sobre q^a al entregar los Pliegos de Registro a los Capitanes. Maestros o Patrones de los Buques de Comercio, se le mande los presenten en la Administrac^{on} de Correos p^a q^a satisfagan el respectivo porte, se les sellen, y pongan la marca de francos”.

A pesar del baile de fechas, si existió la Real Orden de 1784 y señalaba lo mismo que la de 30 de marzo de 1818, aunque no hemos podido disponer enteramente de ella.

4.- Los sobres o pliegos de registro de embarque (1778-1784)

Hasta la fecha solo se conocen cuatro pliegos de registro de embarque anteriores a la Real Orden de 1784. Uno corresponde al registro del paquebote *N^a Sra de la Merced*, con salida en el puerto de La Habana el 1 de mayo de 1779 y dirigido al puerto de Cádiz, que lleva en el frente las marcas de correos ISLAS DE BARLOVENTO Y HA/BA/NA en tres líneas, así como la firma manuscrita del administrador Onís, como señal de haber pagado los portes (figura 5). Este pliego es el primero conocido de todo el Correo español. El segundo es un registro de la saetía de nombre *N^a Sra. de la Misericordia* con salida del puerto de Montevideo y también dirigido a Cádiz. En el frente lleva la marca postal MONT.V.^o de Montevideo de fecha 19 de mayo de 1779 (figura 6). El tercero es un pliego del registro del bergantín *San Josep y las Animas*, que salió del puerto de Campeche con destino a La Habana el 22 de junio de 1781 y, por último, un registro del paquebote *Juan Nepomuceno* de La Habana a Nueva Orleans (1 de abril de 1783).

¿Cómo es posible que existan unos sobres de registro de embarque pasados al correo antes de que una R.O. lo indicase?

(Tabla 1) Relación de pliegos de R.E. conocidos (1779-1784)

Partida	Destino	Fecha	Porte
La Habana	Cádiz	1779-05-01	
Montevideo	Cádiz	1779-05-19	
Campeche	Habana	1781-06-22	13 r. plata
Habana	Nueva Orleáns	1783-04-01	

El hecho de que se conozcan cuatro sobres de registro de embarque anteriores a 1784 con marcas de la Real Renta de Correos, de ellos, dos del año 1779, o sea cinco años antes de la promulgación de la R.O. circular de Gálvez, nos lleva a formular la siguiente teoría explicativa:

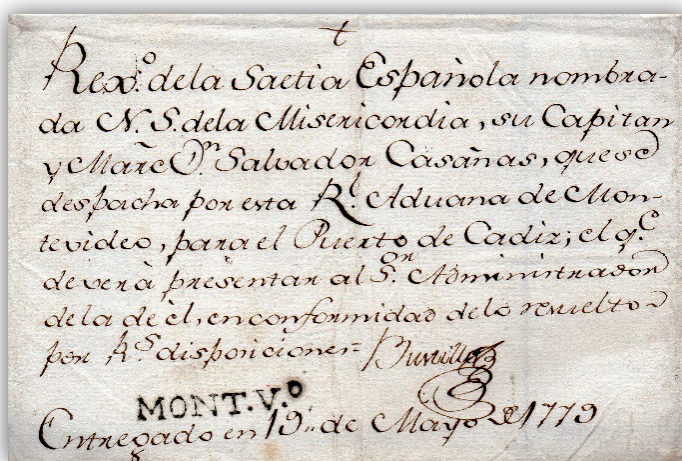
Una de las muchas medidas que puso en práctica el rey Carlos III, fue el libre comercio de los puertos españoles con América, rompiendo el monopolio que ostentaba el de Cádiz desde 1717 y anteriormente el de Sevilla, desde los inicios del comercio con el nuevo continente. En el año

1778 entró en vigor este tratado y en los artículos 34 y 36 (ya citados) se decía que todos los buques debían efectuar un registro de las mercancías transportadas.

En todos los puertos de España, pero principalmente en los puertos de América, debido al criterio unificador de la Secretaria de Indias, a partir de 1778 debió exigirse que los pliegos de registro de embarque se sellasen, lacrasen y pagasen los portes al correo, según las ordenanzas de Correos de 1762. Esta instrucción, digamos interna de la Secretaria de Indias, no estaba amparada por ninguna Real Orden expresa. Para tener este amparo, José de Gálvez debió disponer que se dictase la R.O. de 16 (o 18) de octubre de 1784, que por los datos disponibles en este momento, solo se aplicó de forma rigurosa en su departamento, o sea los registros entre puertos de América, y los de América a España, pero mínima entre puertos españoles y de España a



(Figura 5) 1 de mayo de 1779. Sobre de registro de embarque del paquebote *N^o Sra de la Merced* del puerto de La Habana a Cádiz (primer sobre de RE conocido del correo español).



(Figura 6) 19 de mayo de 1779. Sobre de registro de embarque de la saetía *N^a Sra. de la Misericordia*, del puerto de Montevideo a Cádiz (colección Walter Britz)

América. Tuvieron que pasar más de treinta años, para que se promulgara una nueva ley que dijese lo mismo que la anterior, lo que demuestra que sencillamente no se aplicaba.

Uno de los sobres tiene una indicación manuscrita en el reverso que dice: 13 reales. Este valor entendemos que se refiere al porte entre Campeche y La Habana, que si hacemos referencia a la tarifa del año 1764, correspondería a un peso de 6 ½ onzas.

5.- El aspecto postal de los pliegos de registro de embarque

Una de las cuestiones debatidas entre los investigadores de este tipo de correo es si se trata de una cuestión postal o meramente fiscal. Sobre esto nosotros somos de la opinión de que no debe hacerse presentismo, hay que sumergirse en la realidad de esa época para comprender el funcionamiento. Para la Real Renta de Correos el pago del porte de una carta no era solamente el pago de un servicio, era un derecho de la Real Renta a cobrar un gravamen por la correspondencia. Por ello la correspondencia tanto si era transportada por la Real Renta como por particulares, debía pagar el mismo valor establecido en la tarifa. La Dirección general de Rentas, a la cual no pertenecía la Real Renta de Correos, alegaba que no hacía falta pagar este impuesto, pero ésta basándose en la Ordenanza de 1762 artículo 13^o y las instrucciones de 30 de enero de 1762 y 27 de septiembre de 1761⁷, de que ninguna correspondencia podía ir, por orden real, fuera de valija por personas ajenas a las estafetas de correos, se mantuvo firme en que los pliegos de registro de embarque, al ser una correspondencia (sellada y lacrada), debían pagar los portes según tarifa.

6.- Los sobres o pliegos de registro de embarque (1784-1818)



(Figura 7). 16 de abril de 1798. Pliego de registro de embarque de Cádiz a Veracruz, del jabeque N^a Sra. del Rosario y San Jacinto. En el reverso un manuscrito que dice "Pagó 60 rs" (3 ¾ de onzas) Único conocido de España a América del siglo XVIII.

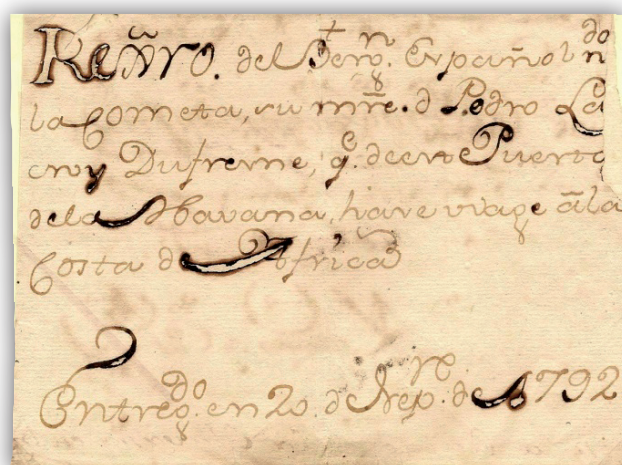
En este periodo, son pocos los registros de embarque conocidos, pero de una gran variedad de orígenes, lo que indicaría un amplio uso en todos los puertos de América, destacando uno de La Habana a las costas de África, así como cinco a España y dos a Francia desde Nueva Orleans, cosa lógica si se tiene en cuenta que gran parte de los colonizadores de Luisiana eran franceses.

(Tabla 2) Relación de pliegos de R.E. conocidos (1784-1818)

Partida	Destino	Fecha	Porte
Habana	África	1792-09-20	---
Habana	Santander	1796-09-03	--
Callao	Cádiz	1796-09-28	30 reales plata
Cádiz	Veracruz	1798-04-16	60 rs
Panamá	Guayaquil	1798-11-28	---
Santiago Cuba	Habana	1798-09-25	½ Φ, 10
Habana	Campeche	1799-09-10	---
Nueva Orleans	Santa Cruz	1799-09-09	(Islas Vírgenes)
Nueva Orleans	Havre	1803-01-31	--
Nueva Orleans	Burdeos	1803-05-21	32 reales
Puerto Cabello	Cádiz	1804-10-11	
Habana	Barcelona	1804-10-27	92 reales
Habana	Santander	1817-04-15	--

De todos los sobres de registro de embarque que tenemos contabilizados del periodo entre los años 1784 y 1818, 13 en total, solo uno tiene su origen en la Península. ¿Cuál es la razón de este escaso número? ¿Es ello representativo de la realidad?

De momento no se tienen las estadísticas de los registros de embarque circulados por el correo en este periodo prefilatélico, por ello no podemos establecer suposiciones en uno y otro sentido. Lo que sí parece evidente es que



(Figura 8). 20 de septiembre de 1792. Pliego de registro de embarque de La Habana a las costas de África, del bergantín nombrado la Cometa (primera carta conocida de América a África del siglo XVIII)

los buques tanto cargaban mercancías en el viaje de América a España como de España a América, y en todos ellos debían efectuar el registro de las mercancías según el Reglamento de Comercio Libre; por consiguiente, el número de sobres de registro de embarque existentes actualmente debería ser más equilibrado. El que solo se conozca uno (figura 7) de Cádiz a América, puede predisponer a pensar que la obligación de pasar por el correo los registros de embarque era más rigurosa en los puertos de América que en los de la Península.

Por norma general, en el reverso de los pliegos de registro de embarque figura la indicación manuscrita del importe pagado al correo. Hay que recordar que las tarifas en América no eran las mismas que en España. Así, en América los portes se calculaban en reales de plata, según las tarifas del Reglamento provisional de 1764, mientras que en España era en reales de vellón, con las tarifas de 1778, su revisión de 1 de enero de 1805 (y reglamento de 1807).

Los impuestos pagados para el transporte de mercancías eran los siguiente: a) Un arancel conforme a los porcentajes indicados en el Reglamento de Comercio Libre, b) Un impuesto a la Real Hacienda por el papel sellado (sello mayor), obligatorio para anotar la lista de bienes que transportaba el buque, y c) un pago a la Real Renta de Correos, por considerar el sobre como una correspondencia cerrada y sellada, y por tanto con la obligación de pagar los portes según su peso.

7.- Los sobres o pliegos de registro de embarque (1818- 1849)



La Real Orden de 30 de marzo de 1818 reiteró de forma definitiva el pago a la Real Renta de Correos del porte de los pliegos de registro de embarque, según las tarifas vigentes y volvía a insistir en el derecho de la Real Renta de Correos a recibir los portes de estos pliegos.

En este periodo (1818-1849) la mayoría de los países americanos se habían independizado de la metrópoli, y el comercio de los buques españoles con América estaba limitado a Cuba y Puerto Rico; por ello sólo puede esperarse encontrar pliegos de registro de embarque de puertos de la península, Cuba y Puerto Rico.

(Tabla 3) Relación de pliegos de R.E. conocidos (1818- 1849)

Partida	Destino	Fecha	Porte
Cádiz	Habana	1839-01-12	6 Φ = 240 reales
Cádiz	Santiago Cuba	1840-07-14	60 reales
Santander	Santiago Cuba	1840-07-28	17 reales
Barcelona	Habana	1841-11-10	3 Φ = 51 reales
Cádiz	Santiago Cuba	1846-06-27	3 Φ = 120 reales
Barcelona	Habana	1847-04-06	3 ½ Φ = 60 rs

Curiosamente, de los pocos pliegos conocidos por el autor de este periodo, todos corresponden a viajes entre puertos de la península y los puertos de Santiago de Cuba y La Habana, pero ninguno en sentido contrario (tabla 3). Aquí reiteramos lo dicho anteriormente de no disponer de suficientes datos estadísticos de estos registros. Por ello, si esta muestra fuera representativa del conjunto, nos encontraríamos con la posición contraria del periodo 1784-1818: en los puertos de la península se aplicó con rigor la R.O. de 1818, mientras que en América hubo un relajamiento.

En los Anales de las Ordenanzas de Correos del año 1850, págs. 24-25, se encuentra por primera vez una relación de los importes que reportan los registros de los buques. Los valores que indica la tabla “Estado general de los valores ingresados por correspondencia en los años 1846 a 1849” son:

1846	21.239,	18 reales de vellón (2.360 Ud.)
1847	25.317,3 0	id. id. (2.846 id.)
1848	21.611,13	id. id. (2.401 id.)
1849	22.607,17	id. id. (2,512 id.)

(Figura 10). 12 de enero de 1839. Sobre de registro de embarque de Cádiz a La Habana, por la goleta La Fama. En el frente la marca SE FRANQUEÓ / EN CADIZ, de pago previo, así como la firma del empleado. En el reverso un manuscrito que dice “6 Φ = 240 rs”



(Figura 11). El sello de lacre que cierra el pliego de la figura 10, dice: REAL ADUANA DE CADIZ – COMERCIO LIBRE DE YNDIAS. En medio el sello de Castilla y León.

En los Anales solo se refleja el valor en reales de vellón. Para tener una cifra aproximada del número de pliegos de registro, se ha dividido por nueve, que es el valor aproximado que se deduce de los años siguientes, donde se facilitan ambos valores.

Si extrapolamos los valores de los años 1846 -1849 al resto de años entre 1818 y 1849, obtenemos una cifra de registros de embarque cercana a 60.000 unidades y los conocidos pueden estar en la decena, lo que nos da una idea de la mínima cantidad de sobres de registro de embarque que se han conservado.

8.- Portes anómalos

Tal como se ha indicado antes, en el reverso de la mayoría de los pliegos o sobres de registro de embarque figuran unas indicaciones manuscritas que señalan los portes abonados a la Real Renta de Correos y también su peso en onzas. En la mayoría de ellos hay coincidencia entre los portes y sus pesos.



(Figura 12). Reverso del pliego de la figura 10, donde se indica el peso de 6 onzas y el valor de 240 reales.

Por ejemplo: si se indica 3 ϕ = 51 reales, corresponde a un peso de 3 onzas que según la tarifa de 1805 (reglamento de 1807) $\times$ 17 reales de vellón = 51 reales. Lo mismo para 3 $\frac{1}{2}$ onzas = 60 reales.

Sin embargo, hemos visto algunos casos que no coinciden, por ejemplo, de los años 1818 a 1849 hemos visto dos que indican: 6 ϕ 240 reales (figura 12), y 3 ϕ120 reales (figura 13).

En estos casos, la onza de peso equivale a 40 reales, valor que no coincide con ninguna tarifa existente. Una posible explicación a esta anomalía es que estas anotaciones incluyeran el valor del papel sellado del registro de embarque, con un valor de 32 reales para cada hoja en sello mayor.



(Figura 13). Reverso de un pliego de Cádiz a Santiago de Cuba, donde se indica el peso de 3 onzas y el valor de 120 reales.

9.- Fase final de los sobres de registro de embarque (1850-1853)

En el año 1850 se entra en la época filatélica y una instrucción fechada el 1 de diciembre de 1849, titulada “Instrucción que han de observar los Administradores de Correos para el más exacto cumplimiento del Real Decreto de 24 de Octubre de 1849”, señalaba que las guías y registros de los buques se continuarían franqueando como si fueran cartas, mediante uso de los sellos adhesivos, que se pondrían en circulación a partir del primero de enero de 1850.

De este periodo poca cosa nueva puede aportarse a lo comentado por otros autores; en todo caso, resta comentar que del total de pliegos de registro de embarque, que según los Anales de las Ordenanzas, fueron:

- Año 1850	3.308	unidades
- Año 1851	2.213	id.
- Año 1852	1.862	id.
- Año 1853	433	id. Total 7.816



(Figura 14). 11 de enero de 1851. Frente de sobre de registro de embarque de Alicante a Rosas, franqueado con dos sellos de 6 c. (doble porte) y transportado por el laúd San Juan. En el frente el fechador tipo Baeza de Alicante, y un manuscrito que dice: “Certifico que este pliego lleva los dos sellos que le corresponden”, y firma de los empleados Elías y Vila.

Se conocen un centenar de sobres de estos cuatro años, siendo esta proporción mucho mayor que la de otros periodos.

Finalmente, una Real Orden del Ministerio de Hacienda de fecha 30 de diciembre de 1852⁸ indicaba el cese de la obligación de pasar por las administraciones de Correos los pliegos de registro de embarque, contradiciendo lo indicado anteriormente por la Real Renta de Correos. Esta R.O. supuso el fin del franqueo de estos pliegos.

Esta Real Orden de 30 de diciembre derivó de una consulta realizada por el administrador de la Aduana de Valencia al ministerio de Hacienda. La pregunta que nos hacemos ahora es: ¿por qué en 1852 se modifica el sentido postal de los pliegos de registro de embarque a solo fiscal?

La R. O. da razones de índole fiscal, sin embargo, hay otras de naturaleza comercial, observando que esta práctica solo afectaba a las embarcaciones españolas y que, además, en aquellos años España estaba en fase de incorporación a los tratados internacionales de comercio marítimo, y al mismo tiempo buques de diferentes banderas comerciaban en puertos españoles sin que les fuera impuesto este gravamen. Por ello, se resolvió eliminarlo.

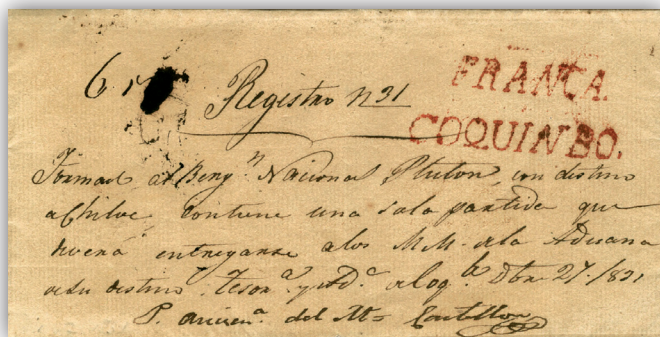
10.- La utilización de los sobres de registro de embarque en América, después de la época colonial

La utilización de los sobres de registro de embarque en los países americanos, después de la época colonial, es un campo poco estudiado, del que el autor no conoce ninguna monografía. Por lo datos disponibles, parece que la mayoría de ellos no siguió con esta práctica al conseguir su independencia.

Un país que sí siguió en los primeros años de su soberanía con la práctica de pasar por el correo los sobres de registro de embarque fue Chile. Se conocen piezas del año 1831-32 (figuras 15 y 16) y, por los números de registro (nº 31 y nº 12), parece que era una práctica habitual en estos años. Des-

conocemos hasta cuándo duró el pago de portes al correo.

En la figura 15 se tiene un sobre de registro de embarque del bergantín *Nacional Plutón* que con origen en Coquimbo el 27 de diciembre de 1831, se dirigió a Chiloe con una carga que desembarcó el 20 de enero de 1832 (indicado en el reverso). En el frente las marcas FRANCA y COQUIMBO, indicativas de paso por la administración postal, así como la indicación "6r", seis reales de pago.



(Figura 15). 27 de diciembre de 1831. Sobre de registro de embarque de Coquimbo a Chiloe



(Figura 16). 20 de diciembre de 1832. Sobre de registro de embarque de Copiapo a Chiloe.

En la figura 16 se reproduce un sobre de registro de embarque de la fragata *N. Pacifico*, que con origen en Copiapo el 20 de diciembre de 1831, se dirigió a Chiloe con una carga que desembarcó el 18 de enero de 1832 (indicado en el reverso). En el frente, las marcas FRANCA y COPIAPO, indicativas de paso por la administración postal.

Hemos estudiado la reglamentación de Perú en la *Colección de Leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año 1821 hasta el 31 de diciembre de 1859*, por el Ministerio de Gobierno (1861), así como *La Recopilación de las Leyes, Ordenanzas referentes al Correo de Ultramar durante la época filatélica peruana (1821-1869)* por Dávila Condemarin. En ninguna de ellas figuran referencias a los registros de embarque.

Tampoco hemos visto referencias en Argentina y Colombia. Ello no quiere decir que no puedan existir. En todo caso el único país que tenemos constancia probada de su utilización en periodo republicano es Chile.

11.- Conclusiones

En este artículo se ha intentado esclarecer el origen de los sobres de registro de embarque, también como eran los registros o conocimientos de embarque: documentos fiscales en papel sellado de primera clase o mayor. Asimismo, el motivo de que en ciertos periodos fueron más utilizados en la Península y en otros en América. No todo queda completamente aclarado; sin embargo, sí se dan las pautas para una futura definición. Queda pendiente aclarar unos porteos anómalos, que solo podrán dilucidarse con la aparición de nuevos documentos aclaratorios.

BIBLIOGRAFÍA

—PERPIÑA, Antonio: *Consideraciones sobre la Historia Postal de España en el periodo de 1850 a 1900. Discurso Académico nº VII*. Real Academia Hispánica de Filatelia. 1996.

—SEMPERE, José M^a: “Los Registros de Embarque”. *Revista de Filatelia*, mayo de 2000, nº 361. Madrid.

—PADÍN, F. J.: “Los sobres de Registros de embarque franqueados con sellos (1850-1853)”. *Academvs* nº 12, septiembre de 2008.

—KOURI Jr, Yamil: “Registros de Embarque en la América Colonial Española”. F.D., 10 de diciembre 2012.

—*Anales de las Ordenanzas de Correos*. Tomo I. Ministerio de la Gobernación, 1879.

—*Anales de las Ordenanzas de Correos*. Tomo II. Ministerio de la Gobernación, 1879.

—GONZALEZ SARAVIA, R y CAPESLATEGUI, E.: *Colección Legislativa de Correos*. Imprenta Nacional. Madrid, 1857. Varios tomos.

—SITJA, J.: *El Correo Colonial en el Virreinato del Perú. Discurso Académico nº XXVIII*. Real Academia Hispánica de Filatelia. 2013

—“Ordenanza que manda el Rey observar a los Administradores, Interventores, Oficiales, Carteros [...] para el buen desempeño de sus encargos”. 1762. Copia manejada de Correos y Telégrafos. Madrid. 2002

Real Academia Hispánica de Filatelia ; José M^o Sempere, “*Los Registros de Embarque*”. *Revista de Filatelia*, mayo de 2000, nº 361; F. Javier Padín, “*Los sobres de Registros de embarque franqueados con sellos (1850-1853)*”. *Academvs* nº 12, septiembre de 2008; Yamil H. Kouri Jr., “Registros de Embarque en la América Colonial Española”. F.D., 10 de diciembre 2012.

² La copia manejada en este artículo corresponde a una edición de la Universidad de Sevilla y la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de 1979, cuyo título original es: *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias, de 12 de octubre de 1778*. Madrid. En la imprenta de Pedro Marín.

³ Real Orden de 30 de marzo de 1818. *Anales de las Ordenanzas de Correos*. Tomo I p 419. Ministerio de la Gobernación 1879.

⁴ PERPIÑA SEBRÍA, Antonio. *Consideraciones sobre la Historia Postal de España en el periodo de 1850 a 1900. Discurso Académico nº VII*. Real Academia Hispánica de Filatelia. 1996

⁵ AGI. Indiferente General, 533

⁶ Ordenanza que manda el Rey observar a los Administradores, Interventores, Oficiales, Carteros [...] para el buen desempeño de sus encargos. Copia manejada de Correos y Telégrafos. Madrid. 2002

⁷ Instrucción que manda observar S.M. en todo el Reyno sobre el modo de formar sumariamente, y de plano las causas de denuncia, y aprehensión de Cartas fuera de valija, que conduzcan fraudulentamente qualesquier personas no empleadas en las Estafetas de Correos. *Anales de Ordenanzas de Correos*. Tomo I, Edición 1879.págs. 190-191. Instrucción de lo que se debe observar para la seguridad de la conducción y apertura de Valijas, y entrada de la correspondencia en ellas, en consecuencia de la Real Orden de veinte y nueve de Julio de mil setecientos sesenta y uno. *Anales de Ordenanzas de Correos*. Edición 1879.pp 187-190.

⁸ *Colección Legislativa de Correos*. Ramón González Saravia y Eduardo Capelastegui. Imprenta Nacional. Madrid 1857 págs. 883-884.

NOTAS

¹ Antonio Perpiña en *Consideraciones sobre la Historia Postal de España en el periodo de 1850 a 1900. Discurso Académico nº VII*.



NEW CONTRIBUTIONS TO THE BILL OF LADEN STUDY

By JESÚS SITJA PRATS

The author researches de origin of the bill of laden, or ship's cargo statement, a sort of document of fiscal nature in Spain since the 18th century. Until 1853, these statements had to be delivered inside a cover franked with the correct postage. Consequently, he investigates these covers' frankings, particularly in the adhesive period, and reproduces the laws, both fiscal and postal, supporting these proceedings. Several aspects still await clarification, such as some anomalous recorded frankings and the fact that, in some periods, these covers were more used in the Peninsula, and in others they were so in America. He trusts further discoveries will shed light on this fascinating subject.