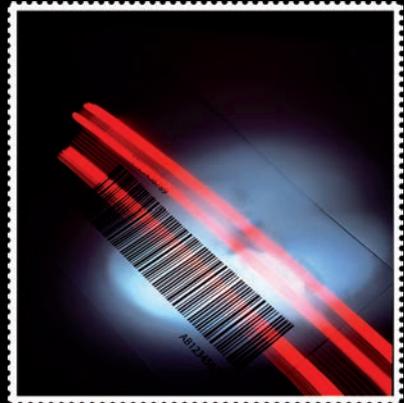


Revista del Ministerio de

Fomento

Julio-Agosto 2016 ● N° 663 ● 6 €



El correo y las comunicaciones postales en España (1716-2016)

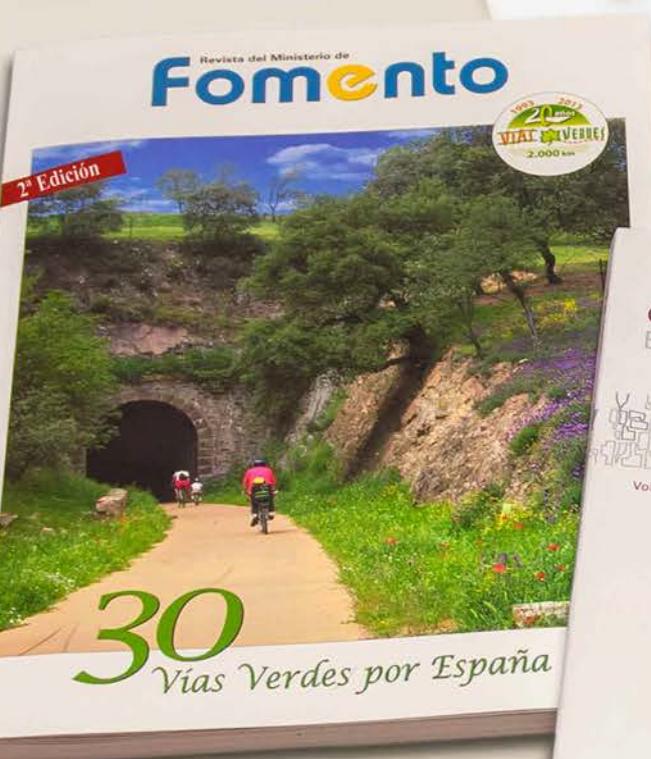


GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Centro de publicaciones

Librería de publicaciones oficiales



www.fomento.gob.es



LARGA VIDA AL CORREO



ace apenas dos años, uno de los mayores fabricantes mundiales de *smartphones* daba a conocer los resultados de un estudio realizado sobre los hábitos de escritura de los españoles. Entre las muchas revelaciones curiosas del mismo, llamaba poderosamente la atención el hecho de que alrededor de un 40 % de los entrevistados confesaba que, una de las cosas que más echaba de menos al abrir el buzón de casa, era no encontrar en él una carta manuscrita de alguien querido.

Suponíamos que el vacío dejado en nuestros buzones por las cartas lo había llenado el correo electrónico, las redes sociales o las mil y una formas de mensajería instantánea de la telefonía móvil. Pero hoy, cuando esta ha puesto todas las posibilidades de comunicación al alcance de uno solo de nuestros dedos, resulta que la humilde carta perdura entre nuestros recuerdos con todo el vigor de los anhelos.

Qué razones hay para tan poderosa nostalgia es sin duda un misterio. Si hacemos caso a algunos pensadores como Hans Magnus Enzensberger, todo se reduce a que la humanidad, como la vida, nunca podrán dejar de ser analógicas pese al implacable dominio de lo digital. La palabra escrita conservaría así intacto el atractivo de su lentitud artesanal, ajena a la automatización y la acuciante inmediatez de las formas de comunicación más actuales. Bajo ellas, además, las palabras, y quién sabe si también los sentimientos y las emociones, tienden a perder todo su protagonismo en favor de la imagen. *Selfies*, *emoticonos* o *memes* serían, pues, el resultado de unos modos de comunicar cada vez más automatizados e impersonales.

Sea como fuere, las cartas estuvieron en el origen de todo y quizá por ello no nos resignamos a su pérdida de vigencia. Surgieron como réplica al distanciamiento y la ausencia, sin duda los peores enemigos del poder, pero

también de los afectos, el conocimiento, la amistad o el amor. Y desde siempre tuvieron su aliado más fiel en el correo, un servicio creado a su imagen y semejanza: discreto, diligente, comprometido con su misión...

Aunque las cartas y, sin duda el correo, tienen un origen tan remoto como la propia escritura sobre tablillas de arcilla, practicada por las primeras civilizaciones sumerias hace casi 5.000 años, la correspondencia entre particulares es una conquista muy reciente de la humanidad que, como muchas otras, debe sus fundamentos al Siglo de las Luces. El desarrollo del correo en tanto que infraestructura y sistema social de comunicación está, pues, estrechamente ligado a la difusión de las ideas y la libertad de expresión.

En nuestro país se cumplen precisamente ahora los 300 años desde que Tomás de Goyeneche fuera nombrado *Superintendente y administrador general de todas las estafetas de dentro y fuera del reino*, promoviendo las primeras iniciativas que a la larga harían accesible el uso del correo al común de los ciudadanos. Desde entonces, las aportaciones del correo al progreso del país en estos tres siglos han sido de tanta transcendencia y calado, desde la alfabetización y el acceso a la información y el conocimiento, que difícilmente sin ellas hubiera sido posible su definitivo asentamiento en la modernidad.

Si Ray Bradbury imaginó en su novela *Fahrenheit 451* el futuro atroz de una humanidad en la que los libros eran condenados a las llamas, Herman Melville anticipó también un siglo antes en su relato *Bartleby el escribiente* la letal desolación del fracaso del correo, encarnada en esa Oficina de Cartas Muertas donde se dan al fuego las cartas que no se pueden hacer llegar a destino. Y es que una vida sin comunicación, es una vida sin sentido. Por todo ello, ¡larga vida al correo!

ANTONIO RECUERO ALMAZÁN

Director de la Revista: Antonio Recuero.

Jefe de Redacción: Mariano Serrano. **Maquetación:** Aurelio García. **Secretaría de redacción:** Ana Herráiz. **Archivo fotográfico:** Vera Nosti.

Fotos portada: Museo Postal.

Elaboración página web: www.fomento.gob.es/publicaciones. Concepción Tejedor. **Suscripciones:** 91 597 72 61 (Esmeralda Rojo Mateos).

Colaboran en este número: M^o del Carmen Heredia, Pepa Martín, Gaspar Martínez Lorente, Pedro Navarro Moreno, Begoña Olabarrieta, Julia Sola, Beatriz Terribas y Javier R. Ventosa.

Comité de redacción: **Presidencia:** Mario Garcés Sanagustín (*Subsecretario de Fomento*). **Vicepresidencia:** Eugenio López Álvarez (*Secretario General Técnico*). **Vocales:** Luis Izquierdo Labella (*Director de Comunicación*), Pilar Garrido Sánchez (*Directora del Gabinete de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda*), Eloisa Contín Trillo-Figueroa (*Jefa del Gabinete del Subsecretario*), Mónica Marín Díaz (*Directora del Gabinete Técnico de la Secretaría General de Infraestructuras*), M^o José Rallo del Olmo (*Jefa del Gabinete Técnico de la Secretaría General de Transportes*), Pedro Guillén Marina (*Director del Centro de Publicaciones*) y Antonio Recuero (*Director de la Revista*).

Dirección: Nuevos Ministerios. Paseo de la Castellana, 67. 28071 Madrid. Teléf.: 915 978 084. Fax: 915 978 470. Redacción: Teléf.: 915 977 264 / 65. **E-mail:** cpublic@fomento.es

Dep. Legal: M-666-1958. ISSN: 1577-4589. NIPD: 161-15-005-0

Edita:

Centro de Publicaciones.
Secretaría General Técnica
MINISTERIO DE FOMENTO



Esta publicación no se hace necesariamente solidaria con las opiniones expresadas en las colaboraciones firmadas

Esta revista se imprime en papel con un 60% de fibra reciclada postconsumo y un 40% de fibras vírgenes FSC.

SUMARIO

JULIO-AGOSTO 2016 N° 663

04. COMUNICACIÓN E HISTORIA

12. EL NACIMIENTO DE UN SERVICIO PÚBLICO

Los servicios postales en España durante el s. XVIII (1706-1808)

22. LA REVOLUCIÓN DEL VAPOR

El Correo y las comunicaciones postales: del antiguo régimen al Estado liberal

30. LA CONQUISTA DE LA VELOCIDAD

La irrupción de los nuevos sistemas de transporte: tren y avión (1868-1936)

40. EN LA SENDA DE LA MODERNIZACIÓN

Correos y Telégrafos 1936-1992: de dirección general a organismo autónomo

50. AL RITMO DE LOS TIEMPOS

Correos y Telégrafos 1992-2016: Liberalización y diversificación

60. MENSAJES AL MOMENTO

El telégrafo en España (1854-2016)

72. CONECTANDO EL MUNDO

La Unión Postal Universal (UPU)

82. LO QUE CUENTAN LOS SELLOS

El franqueo postal en España

92. BIBLIOGRAFÍA



Revista del Ministerio de
Fomento

Julio-Agosto 2015 • Nº 652 • 6 €



Ingeniería española en el exterior



MONOGRÁFICO
Julio-Agosto 2015

PVP: 3 €



De metro en metro



SOLICITE SU EJEMPLAR EN TELF. : 91 597 53 85 / 53 91
Por fax: 91 597 85 84 (24 horas)
Por correo electrónico: cpublic@fomento.es



Comunicación e historia

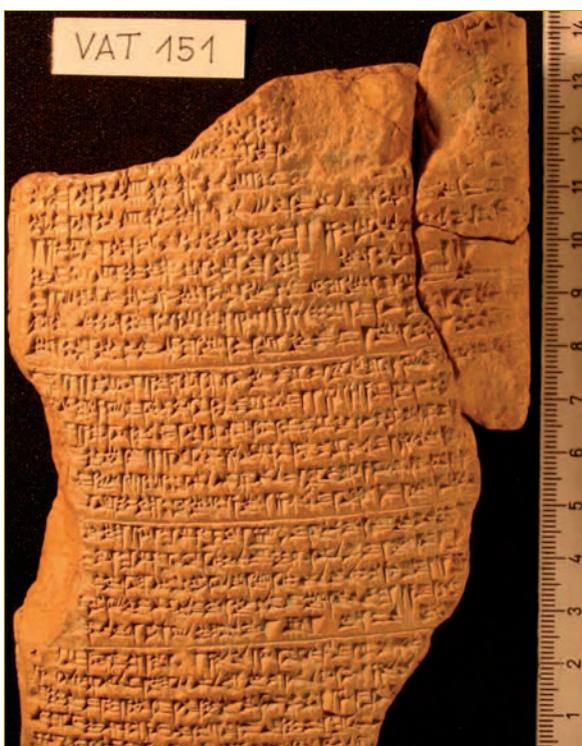
*Pedro Navarro Moreno
Gaspar Martínez Lorente*

Cuando este número especial de la revista del Ministerio de Fomento esté en la calle, Correos, de manera efectiva, habrá cumplido el 8 de julio sus trescientos años de existencia. Digamos que de existencia oficial, pues el correo es tan antiguo como las primeras organizaciones sociales. La revista del Ministerio de Fomento ha querido dedicar la edición especial de verano a este acontecimiento, acercándose a la larga historia que una institución como Correos y Telégrafos atesora. Nuestro humilde aporte, se circunscribirá, no a contar los hechos acaecidos, que ya lo abordan otros artículos, sino a poner de manifiesto la importancia de la actividad postal en el desarrollo social no sólo como uno de los pilares de sujeción del Estado sino también como un servicio adaptado a la sociedad con respuestas múltiples en cada momento histórico. En definitiva una fértil simbiosis entre comunicación e historia.

 Quién no llega a casa y en un acto rutinario abre el buzón para recoger la correspondencia? Esta acción que hemos descrito es un acto, a veces premeditado, casi siempre improvisado, que se repite en millones de lugares de todo el mundo en el transcurso de un día. Una acción, quizá banal como muchas otras, que forma parte de lo cotidiano, pero que en sí misma representa el esfuerzo de

recordar diariamente que tal vez alguien nos haya escrito y lo que esto conlleva: ni más ni menos, que somos sociales y nos comunicamos. No nos paramos a pensar, a reflexionar, sobre la importancia que tiene el hecho de recibir cartas, no importa si estas traen noticias íntimas o muestran nuestra situación financiera. Damos por supuesto, que las recibimos, como recibimos el agua o la energía eléctrica y que esto es algo que siempre sucede. Nos llegan a través del correo objetos físicos de nuestra ciudad, de nuestro país o de cualquier lugar del mundo y todo ello en breves plazos de tiempo, facilitándonos la vida, con un servicio público que usamos pero que no reconocemos en toda su extensión.

Mientras tanto, una red nacional y mundial se encarga de organizar los envíos postales y un ingente número de personas, en nuestro país más de cincuenta mil, en el mundo millones, se preocupan de que cada día, como una costumbre más, sigamos abriendo el buzón.



© *Tablilla de arcilla
EA11. Vorderasiatisches
Museum (Berlín).*

© Carta de Don Quijote a Dulcinea (I Parte, cap. XXV). Dibujo original de Teodoro Delgado en la Agenda Postal de 1958.



La comunicación

El acto de comunicarnos es tan antiguo como la existencia del ser humano. Es un proceso que corre paralelo con el desarrollo de la civilización y que en las últimas centurias ha ido parejo con la evolución tecnológica.

Los mensajes a distancia en su forma más primitiva, se valieron especialmente de los órganos de la vista y el oído. El tam-tam o las caracolas marinas convivieron con las ahumadas, el fuego o los reflejos solares. La electricidad abrió a partir del siglo XIX, unos espacios comunicativos inusitados e impensables, que han puesto a nuestro servicio en los últimos doscientos años una amplia gama de sistemas que han facilitado la globalización.



La forma de comunicación fundamental del hombre con sus semejantes ha sido la palabra. El hecho básico del progreso radica en la capacidad oral del ser humano para comunicarse y así organizar modelos sociales de convivencia. La cúspide del proceso desemboca cuando las ideas y las palabras se ponen por escrito. La invención de la escritura ofreció unas posibilidades al género humano inimaginables, pues a partir de entonces, el acto comunicativo se fundamentó en buena parte en ella, aportando además la novedad de quedar constancia del mensaje.

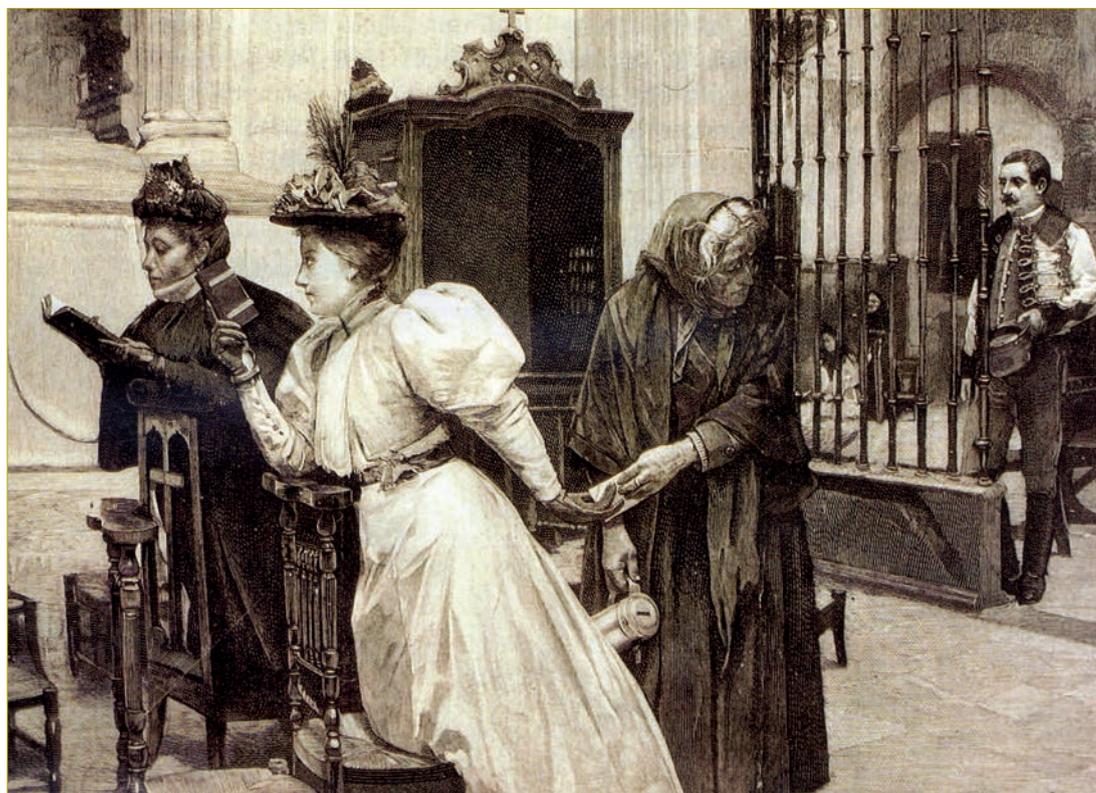
La existencia de un soporte físico inherente al mensaje escrito, requirió de una infraestructura y una red de transporte, que se harían con el tiempo más complejas según evolucionara la sociedad, para trasladar y entregar el mensaje escrito. Producto del ejercicio del poder surgió el correo, tan antiguo como nuestra historia y tan actual como nuestra propia existencia.



La carta

Pedro Salinas, en uno de sus ensayos sobre el lenguaje, sostiene “que la carta es por lo menos, tan valioso invento como la rueda en el curso de la vida de la humanidad”. No le falta razón a Salinas en su aserto, pues desde la Mesopotamia antigua hasta la actualidad, la carta no ha perdido ni un solo ápice de vigencia. Ha mantenido una estructura y unas características homogéneas; se han utilizado variados soportes: la arcilla, el papiro o la madera

⊙ En la imagen superior, “La seriedad del Correo”, grabado de *The Illustrated London News* (11-11-1882). Debajo, “A la epístola”, cuadro de Marceliano Santamaría reproducido en la *Ilustración Española y Americana* (15-6-1895).



© "La Bolsa", grabado de *Illustrirer Zeitung* (12-01-1889). Debajo, sobrescrito con el sello de 6 cuartos español inutilizado con el matasello de araña (1850) Museo Postal.



entre otros; el hombre se ha valido de diversos utensilios para escribir; pero siempre, la carta, ha estado presente en todas las sociedades, en todas las civilizaciones, como el paradigma de la comunicación.

La carta se ciñe a unas características expresas, que no han variado sustancialmente con el tiempo. Se trata de un mensaje escrito sobre un soporte concreto, con la particularidad especial de su confidencialidad, tanto del contenido de la misma como de su propia existencia, y con una dirección manuscrita o impresa. Lo que sí ha variado ha sido el aspecto físico de la carta. En la actualidad, el sobre, es un elemento identificativo del Correo en el mundo, pero en el pasado el aspecto de una carta ha sido muy variado: las tablillas de arcilla del mundo mesopotámico, los rollos de papiro o de pergamino, ó los sobrescritos plegados de papel. En muchos de estos casos, el aspecto venía dado por el propio soporte que contenía la escritura.

El Estado y el correo

La organización social de la humanidad ha ido evolucionando hacia la creación de grandes estructuras poblacionales controladas por diversos estamentos de poder. El ejercicio de éste obliga a la organización a dotarse de instrumentos de control y de comunicación, leales y útiles. En este entramado surge el sistema postal como medio de comunicación indispensable para los dirigentes, bien sean políticos, religiosos o la mezcla de ambos.

De esta manera, el correo surge como una necesidad para distribuir las órdenes, pedir explicaciones o conocer

noticias de lugares alejados. Elimina la barrera del espacio entre diferentes organizaciones estatales y posibilita la configuración territorial de una civilización.

Así, el correo se convierte en un instrumento inherente al ejercicio del poder de vital importancia, que para su desarrollo implementará las infraestructuras necesarias para lograrlo. Si no es el único motor de progreso, sí es uno de los más destacados, coadyuvando al desarrollo de otros motores que han revolucionado al género humano.

Pero, si su origen está ligado a la autoridad, su posterior desarrollo lo





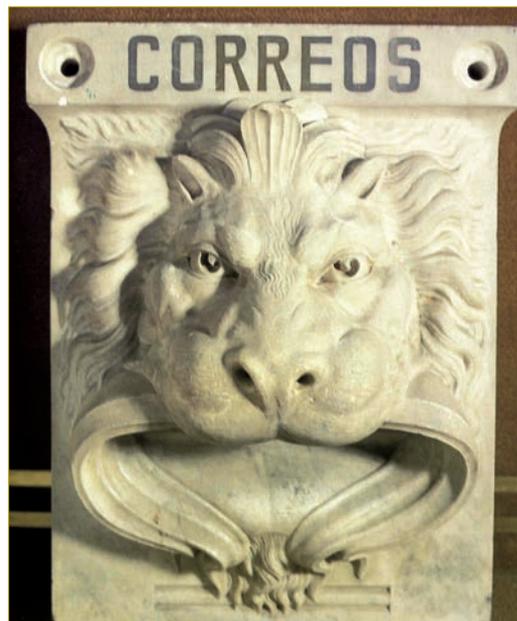
acercas lenta pero inexorablemente a la sociedad, al común de los mortales, que desde muy pronto, encuentran en el correo la posibilidad de comunicarse en todos los ámbitos, especialmente en el comercio o las relaciones personales, que ocupan un lugar importante en la evolución social.

El Correo y la Administración

El Estado ha creado a lo largo de los siglos una estructura administrativa a través de la cual ha ejercido el control sobre la ciudadanía y la comunicación con ésta. El Correo ha sido de una enorme utilidad en esa labor. Para cuando se configuró el Correo como una Renta Real en los primeros años del siglo XVIII, el poder de príncipes y reyes ya había hecho uso del intercambio postal para mantener las relaciones con todas sus posesiones. En el caso español, la existencia de los virreinos americanos imponía a la metrópoli un sistema postal rápido y seguro para el mantenimiento y la imposición de las leyes en aquellos territorios. De igual manera, durante la Edad Moderna, España necesitó de un correo bien organizado para establecer contacto con sus posesiones en Europa.

A su vez, las relaciones diplomáticas existentes desde siempre, se basaban fundamentalmente en una correspondencia entre las naciones y con las propias embajadas. El trasiego de mensajes diplomáticos llegó a alcanzar un gran volumen en el siglo XVIII, época en la que también se desarrollaron los conocidos como gabinetes negros, en los que los empleados postales más fieles al poder y los espías interceptaban, copiaban y destruían o hacían continuar la correspondencia de las cortes y de las embajadas.

La aparición del telégrafo, aportó una nueva característica a la diplomacia, la inmediatez del mensaje transformó los buenos modales usados en las cartas por la pasión, con nefastas consecuencias en algunos casos. Prueba de



⊙ Buzón mural de boca de león (s.XIX). Museo Postal. Debajo, "De vuelta al trabajo" (cuadro de A. Seifert reproducido en la Ilustración Española y Americana el 1-1-1891).





© “La carta del ausente”, cuadro de Tommasi en *L'Illustration* (23-12-1882).

El mundo económico

Si el Correo ha sido esencial para la configuración del Estado, no menos importancia ha tenido en el mundo de la economía. Desde la Edad Media, los comerciantes tenían sus propios correos para agilizar los intercambios. Son conocidos los archivos en diferentes países de correspondencia comercial, como el de Simón Ruiz, en Medina del Campo (España), que contiene alrededor de 56.000 cartas o el de Francesco di Marco Datini en Prato (Italia) o el de los banqueros Fugger conservado en Dillingen an der Donau, cercano a Augsburg (Alemania). Estos archivos conservan una información de primera clase sobre los intercambios comerciales durante la Edad Moderna.

A partir de la primera Revolución Industrial, a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, y el subsiguiente aumento de la producción, junto con los nuevos medios de transporte como el ferrocarril, los barcos de vapor y los veloces clippers, facilitaron un comercio más veloz e incrementaron los intercambios con lugares más lejanos que en periodos anteriores. La incorporación del telégrafo a mediados del siglo XIX, completó el proceso

ello, es el incidente del telegrama de Ems en 1870, que fue utilizado como pretexto para iniciar la guerra franco-prusiana.

Dentro de las fronteras de los estados, el correo tuvo una vital importancia en el mantenimiento del orden público. No es casual, que a mediados del siglo XIX, la Dirección General de Gobierno del Ministerio de la Gobernación incluyera dentro del despacho de Orden Público las secciones de Policía Política, Reuniones Públicas, Estados Excepcionales, Telégrafos y Correos. Al igual que ocurría en el ámbito diplomático, la correspondencia particular también estuvo sometida a la interceptación, sobre todo en periodos políticos autoritarios.

Hasta la llegada de las nuevas tecnologías de comunicación, el correo fue un soporte indispensable para el ejército, especialmente en tiempos de guerra. A partir de las guerras napoleónicas, los contendientes crean organizaciones específicas para asegurar el intercambio epistolar entre los soldados y sus familias lo que aumentaba la moral de la tropa. En los últimos años, se han publicado varios reportajes sobre la pervivencia de las cartas postales entre los soldados destinados en zonas de conflicto y sus familiares, a pesar de la utilización de la telefonía móvil y de la correspondencia virtual.

Tanto la telegrafía óptica como eléctrica, facilitaron el envío de mensajes entre las retaguardias y los frentes y posibilitaron que los Estados Mayores no tuvieran que estar al pie del cañón.



económico con el valor añadido de la rapidez en el mensaje.

La confluencia de ambos instrumentos, Correo y Telégrafo, coadyuvó a conformar la primera etapa de la globalización mundial. Los precios se uniformaron gracias al telégrafo, que informaba del valor de las materias primas en los mercados de productos y en las bolsas financieras.

Por otra parte, la publicidad comercial no hubiera existido sin el concurso del correo, que desde un principio facilitó el tránsito de estos productos, fundamentalmente los impresos y las muestras comerciales, a precios accesibles.

El nacimiento de la prensa moderna

La prensa es un invento del siglo XVIII, pero la divulgación informativa siempre ha estado presente en las sociedades. Las cartas fueron uno de esos soportes

en los que las noticias volaban de un sitio a otro. En Madrid, igual que en otros lugares del orbe, en torno al palacio de los Correos Mayores y de las covachuelas de san Felipe el Real en la Puerta del Sol, se aglomeraba la gente en espera de la llegada del correo. Las cartas, leídas en ocasiones en voz alta en las escalinatas del monasterio, traían lo que se denominó nuevas, por traer noticias de otros lugares y ser así las primeras gacetas de la Corte.

Pero la prensa tal y como la conocemos hoy en día, se formó a través de las informaciones que el correo y especialmente el telégrafo traían. De una prensa retórica e informativamente desfasada, se pasó, en el siglo XIX, a una prensa de noticias recientes que gracias al telégrafo se conocían en poco tiempo. Las primeras agencias de prensa surgieron al compás de los impulsos eléctricos del telégrafo y los periódicos llegaron a todos los rincones gracias al bajo coste de la suscripción postal a los mismos.

La socialización del correo

Como hemos visto hasta ahora, la utilidad del correo tuvo su lógica consecuencia, y esta no podía ser otra, que la expansión de su uso entre capas sociales que hasta ese momento estaban alejadas del mercado postal. A la mayor rapidez impuesta en el transporte de la correspondencia por el ferrocarril se añadió el abaratamiento de las tarifas, tras la implantación voluntaria del sello en 1850, y obligatoria a partir de 1856.

Las reformas que los gobiernos liberales dispusieron, abarcaban a la distribución diaria de la correspondencia en todos los ayuntamientos de España, lo que trajo consigo por una parte, una presencia más estable del Estado en todos los lugares y por otra, el incremento del tráfico postal. La aparición del sello como medio de franqueo de los objetos postales, posibilitó el nacimiento de un nuevo tipo de coleccionismo: la filatelia, una actividad cultural y económica que se extiende por todos los países del mundo.

Los planes de alfabetización completaron el proceso por el cual, cada vez más gente, hacía uso del correo como medio de comunicación para establecer relaciones particulares con otros individuos.



⊙ Buzón columna rectangular de dos bocas hacia 1970. Museo Postal. Debajo, cartero en bicicleta. Sevilla, 1962. Museo Postal.





© Ventura Mariño, Jefe de Telégrafos de la oficina de Benavente (Zamora), hacia 1950. Museo Postal. Debajo, "L'an 2000", tarjeta postal de la Exposición Universal de París de 1900 (colección particular).

La correspondencia privada

Si el uso que el Estado ha hecho de dos medios de comunicación como el correo o el telégrafo ha sido determinante en la conformación del mismo, no menos importancia tiene la cohesión social producida a través de la transmisión de noticias entre particulares.

Si el telégrafo siempre ha sido un recurso entre particulares para dar recados inmediatos, normalmente de carácter comercial o para expresar el pésame a aquellos conocidos o allegados, el correo, desde el principio de su existencia, ha sido el vehículo de transmisión de noticias, sentimientos y reflexiones. A lo largo de la historia, gentes de toda condición han utilizado la

correspondencia epistolar para mantener los vínculos con otros mortales. La correspondencia particular ha existido siempre. Pero su eclosión se produjo por la inexistencia de otro medio de comunicación sencillo durante el siglo XIX, perdurando, hasta mediados del siglo XX, cuando el teléfono empezó a ser una realidad en la mayor parte de los hogares españoles.

Pero si la relación epistolar fue importante para todos, aún lo fue más para la mujer, reducida su existencia al ámbito familiar y doméstico, bajo los corsés sociales que imposibilitaban, en la mayor parte de los casos, una relación con otros individuos. Para este grupo de la burguesía, la posibilidad de establecer relaciones epistolares con otras mujeres u hombres, abría un espacio de libertad en la estrechez de sus vidas. El poeta y ensayista Pedro Salinas, describe perfectamente este papel en la siguiente frase: Por muchos siglos las cartas han sido ánora de salvación de tantas y tantas hermosas almas femeninas. Condenaba a las mujeres un dilema: o vivir soterradas, sofocadas, en incomunicación... o quedar anónimas sin dar señas de su existencia... Y sus voces delicadas fueron y van –por las cartas- en busca de otros espíritus gemelos, formuladas y medio secretas, sin más oídos que los del deseado.

Las comunicaciones en el arte

Fruto de esa relación que se establece entre personas a través de la carta es el género literario epistolar que basa la narración real o ficticia en la epístola. Su tradición se remonta al uso particular, del que ya hemos hablado, del intercambio de misivas y a partir de la Edad Moderna, comienza su imparable presencia en la literatura mundial para eclosionar durante el siglo XVIII y XIX. La importancia que tiene la carta o el correo puede comprobarse en la obra de dos grandes genios como Cervantes y Shakespeare que a través de sus textos, le tributan un homenaje. En la producción dramática del autor inglés, solamente en cinco de sus obras no aparece la carta dentro de la trama. El alcalaíno Cervantes, recoge en su obra magna Don Quijote de la Mancha, once cartas íntegras intercambiadas entre los más importantes personajes de la novela.

La otra cara de la moneda sería la visión que artísticamente, en especial la literatura y el cine, han tenido del correo o el telégrafo. Ambos medios de comunicación han aparecido en numerosas obras, formando parte del guión o eligiendo a alguno de sus empleados como protagonistas. El cartero ha formado parte de esa ficción en numerosas ocasiones, simplemente por ser el nexo de unión entre la institución postal y la sociedad.

Ahora que cumplimos años, es buen momento para recordar y felicitar a todos aquellos que han hecho posible que la existencia del correo o el telégrafo haya sido imprescindible, que no son otros, que las personas que a lo largo de los siglos han dado y dan, lo mejor de sí mismos en el desempeño de su oficio. ●





Los servicios postales en España durante el siglo XVIII (1706-1808)

El nacimiento de un servicio público

⊙ En la página anterior, placa de la calle del Correo en Madrid, con el edificio construido entre 1761 y 1768. Junto a estas líneas, mapa de las carreras de Postas de España, de Tomás López, de 1760.



Mariano Serrano Pascual

El 8 de julio de 1716, Juan Tomás de Goyeneche fue nombrado primer “Juez Superintendente y Administrador General de las Estafetas de dentro y fuera de estos Reynos”. Adscrito a la Secretaría de Estado, el conocido por entonces como Ramo del Correo comenzaba así una nueva época que habría de llevar esta actividad del privilegio real que había sido durante siglos a renta del Estado y, de esta, a servicio público.

Ya diez años antes de esta simbólica fecha, durante la guerra de sucesión que enfrentó a Habsburgos y Borbones tras la muerte sin descendencia de Carlos II, Felipe V, con el objetivo de allegar recursos para la guerra, había dispuesto entre otras medidas la recuperación de todas las “rentas, derechos y oficios que por cualquier título, motivo o razón se hubiesen enajenado y desagregado de la Corona”. Con ello se ponía fin a un privilegio que en el caso del correo había estado en manos privadas durante más de dos siglos.

Con objeto de recuperar esas rentas para la Corona se creó una Junta de Incorporación ante la que debían

presentar sus títulos todos aquellos que poseyeran los privilegios de los oficios a los que se refería el decreto de recuperación. Pero la grave situación provocada por la guerra, cuyos últimos rescoldos no se apagarían hasta 1715, y el alto coste de las indemnizaciones a favor de los antiguos poseedores del oficio, que en el caso del correo se elevaban a 870.000 reales, hicieron inviable que el Estado asumiera la gestión directa de los servicios postales, motivo por el que recurrió de nuevo a su arrendamiento, primero a Diego de Murga por cuatro años, entre 1707 y 1711, y después a Juan Francisco de Goyeneche durante cinco, de 1711 a 1716, fecha a partir de la cual el correo empezará su recorrido hacia un auténtico servicio público.



La gestión de la nueva renta

La creación de la nueva renta en 1706 supuso el fin de un privilegio que había recaído durante doscientos años en la misma familia, los Tassis, desde que en 1505 Felipe I nombrara a Francisco de Tassis, que ya se encargaba de los oficios de correos en los territorios del Imperio, Correo Mayor de España.

La eliminación del antiguo privilegio y su conversión en renta del Estado se enmarca ya, de forma muy temprana, en el proceso de reforma general de la Administración; un proceso que acometerá durante todo el siglo XVIII la nueva monarquía y que tendrá su culminación a partir de la segunda mitad de la centuria en las políticas ilustradas de los ministros de Carlos III. Con las Secretarías de Despacho, que sustituirán con el advenimiento de los Borbones a los todopoderosos Consejos de los Austrias, y particularmente con las Secretarías de Estado y de Hacienda, cuyos titulares –Grimaldo, Patiño, Campillo, Ensenada, Campomanes, Florida-Blanca o Aranda– fueron también en algunos casos superintendentes de Correos, se irá organizando el servicio, las estafetas y su personal, se fijarán tarifas y se incorporarán a este ramo otros servicios, extendiéndolo cada vez más a los particulares, a la correspondencia comercial, a los impresos y a la prensa periódica, y asumiendo otras competencias como el fomento de las obras públicas y la construcción de ca-

minos, que desde 1777 quedaron incorporadas también a la misma Superintendencia de Correos.

Ya durante el periodo de guerra, con el servicio arrendado, se hicieron algunas mejoras, sobre todo tendentes a extender el correo a los particulares. Pero fue a partir de su adscripción a la Secretaría de Estado cuando el servicio comienza a ser organizado y a ra-

© *Ascensión de un globo Montgolfier en Aranjuez (1784).*
Antonio Carnicero.
Museo del Prado.

Los correos marítimos y el correo con Europa

Hasta 1764 no existió un correo específico con los territorios españoles de América, sino que se aprovechaban las flotas que con periodicidad más o menos regular surcaban el Atlántico. Al igual que hasta 1706 la familia Tassis había tenido el monopolio del correo en la Península durante más de doscientos años, en América era otra familia, los Carvajal, los que ostentaban desde 1514 ese privilegio, que no se revocaría hasta 1768.

Cuatro años antes de esa fecha se habían creado los Correos Marítimos, cuyas administraciones principales se ubicaron en A Coruña y en La Habana, estableciéndose una expedición mensual a esta última ciudad –y de allí a Cartagena de Indias y otros puertos– y otra cada dos meses a Montevideo. Pero a partir de 1802 los Correos Marítimos dejaron de depender de la Administración civil para formar parte de la Armada.

También a finales de siglo se estableció un servicio marítimo regular entre Santander, primero, y A Coruña después, con el puerto británico de Falmouth, servido con periodicidad quincenal por dos barcos ingleses y dos españoles. Con el resto de Europa, a lo largo de esta centuria se establecieron itinerarios a varios puntos de Francia, Italia, Alemania, Países Bajos, los estados pontificios y Portugal, y a partir de 1786 a Constantinopla vía Roma.



© *Mapa de Valencia y Murcia (1773). Nicolás de Fer. Biblioteca Nacional.*

cionalizarse con criterios administrativos. Su primer superintendente, Juan Tomás de Goyeneche, que permaneció en el puesto entre 1716 y 1718, reglamentó la franquicia de la correspondencia oficial, en cuya utilización se habían cometido numerosos abusos, creándose un sello con el escudo de las armas reales, y se establecieron nuevas tarifas –que en aquella época todavía debía pagar el destinatario al no existir la franquicia previa– teniendo en cuenta por primera vez tanto la distancia recorrida como el peso, dividiéndose las cartas en dobles y sencillas, más una nueva modalidad, el medio pliego, para las cartas al extranjero.

En 1718 Goyeneche fue sustituido por Juan de Aspiazu, al que se debe la primera organización de auténticas administraciones de correos, las más importantes, establecidas en Madrid, Cataluña, Aragón, Valencia, Navarra, Cádiz, Bilbao, Valladolid, Salamanca y Santander –además de la del Parte, que era ambulante y se establecía en el Real Sitio en que estuviera la Corte,

y las de Italia y Castilla–, eran servidas por empleados públicos, mientras que el resto fueron arrendadas. A Aspiazu se deben también las primeras Ordenanzas, publicadas en 1720, que reglamentaron pormenorizadamente los diferentes oficios, como administradores, correo mayor, contadores, visitadores, cajeros, maestros de postas, postillones y correos a pie y a caballo. En cambio, estas Ordenanzas se ocupaban en mucha menor medida de la organización del propio servicio de la correspondencia o de las tarifas, que apenas variaron y que adolecieron de una gran inconcreción hasta el reglamento de 1779.

Aspiazu fue relevado de su cargo en 1727, siendo nombrado en su lugar José de Palacios y Santander, al que se le concedía expresamente el poder de “arrendar o administrar los servicios como tuviera por más conveniente”. Y, en efecto, Palacios se decidió en seguida por arrendar la mayor parte de estafetas y postas, con excepción de las del Parte. Además, bajo el mandato de Palacios se creó en 1739 la primera Factoría Real de carruajes, así como el servicio de Sillas de Posta para las principales carreras. Arrendado a un contratista llamado Rudolph, el nuevo servicio, con carruajes de cuatro o seis asientos, además del reparto de la correspondencia trasladaría viajeros y caudales y se encargaría de mejorar los trazados de los caminos existentes o establecer hosterías para los pasajeros. No obstante, tanto la fábrica de carruajes como la construcción de caminos y hosterías por cuenta del arrendador del servicio resultaron un fracaso.

Todavía bajo la Superintendencia de Palacios, se dictaron a partir de 1743 nuevas ordenanzas –que se limitaban a regular los oficios de Correo Mayor, Castilla e Italia– y varias reglas e instrucciones que pretendían dar uniformidad a las estafetas. Pero el régimen de prestación y organización, así como las tarifas, seguía siendo esencialmente el mismo que en los treinta años anteriores, ratificándose estas normas en la preferencia por un sistema de arrendamiento y sin dar aún el salto definitivo a la configuración de un servicio público.

El correo durante la Ilustración

Aunque durante el largo reinado de Felipe V –cuarenta y seis años, de 1700 a 1746, salvo el breve interregno de su hijo Luis I, fallecido a los pocos meses de subir al trono tras la abdicación de su padre–, se habían hecho considerables avances en la configuración de la nueva renta, sería con sus otros dos hijos, Fernando VI (1746-1759) y, sobre todo, Carlos III (1759-1788), con los que se desarrollaría y consolidaría una concepción del correo como un verdadero servicio público, acorde con el pensamiento ilustrado, algunos de cuyos más insignes nombres estuvieron ligados al ramo, bien como superintendentes, bien como secre-



tarios de Despacho, cuando no reuniendo en una misma persona ambos cargos.

A Palacios le sucedió en 1747 José de Carvajal y Lancaster, y en 1755 ocupó el puesto Pedro Rodríguez de Campomanes como Asesor General de la Renta de Correos y Postas del Reino, con Ricardo Wall como Secretario de Estado. A partir de entonces y hasta finalizar el siglo, lo más granado de la política ilustrada tendrá competencia sobre el ramo de Correos, llevando a cabo una completa organización del sistema basada en los principios reformistas. Bajo el mandato de Campomanes se dictan nuevas Ordenanzas en 1762, mediante las que se dividen las administraciones en principales y agregadas, según su repartición fuera la provincia o un partido, delimitándose las competencias de sus administradores. Se acometen también en este periodo otras reformas relativas a la organización de la correspondencia: se hace general la prohibición de que cualquier persona pudiera acudir a las estafetas y sacar las cartas para repartirlas por su cuenta; se establece la formación de listas por orden alfabético en las principales oficinas y la creación de un puesto, el lector de listas, encargado de nombrar a los destinatarios; se crea el oficio de cartero repartidor a domicilio y se acuerda la instalación de los primeros buzones (llamados agujeros o rejillas) en las estafetas. A Campomanes se debe también una de las más notables publicaciones de la época en esta materia, el *Itinerario de las Carreras de Postas de dentro y fuera del Reyno* (1761). Y en esta época se acometió igualmente la reforma o nueva construcción de importantes



El Itinerario de Campomanes

Ejemplo típico del gobernante ilustrado, Pedro Rodríguez Pérez, conde de Campomanes (1723-1802), nació en el seno de una familia asturiana de origen hidalgo venida a menos. Estudió Leyes en Oviedo y Sevilla y se trasladó a Madrid, donde entró en contacto con los ambientes intelectuales de la época y especialmente con el polígrafo benedictino Martín Sarmiento, quien le dio a conocer el pensamiento de Benito Jerónimo Feijóo, del que luego sería biógrafo y editor de sus obras. Sus estudios sobre historia, economía y política le abrieron el camino a una larga carrera en la Administración que, recién iniciado el reinado de Carlos III, le llevaría en 1760 a obtener los honores de ministro togado de Hacienda.

En 1855 había sido nombrado miembro del Consejo de Hacienda y Asesor de la Renta de Correos y Postas, y en 1861 publicó su famoso Itinerario (cuyo título completo es Itinerario de las Carreras de Posta de dentro y fuera del Reyno, que contiene también las Leyes y Privilegios con que se gobiernan en España las Postas, desde su establecimiento. Y una noticia de las especies corrientes de Moneda extranjera, reducidas á la de España, con los precios á que se pagan las Postas en los varios Países de las

carreras de posta de dentro y fuera del Reyno), que completó un año después con la Noticia geográfica del Reyno y caminos de Portugal.

En la primera parte de su Itinerario Campomanes expone la historia del correo y los caminos en España desde el reinado de Juana I hasta la fecha de redacción y reproduce el Reglamento de 1720, vigente todavía por entonces. La segunda parte es un estudio de metrología en el que el autor hace la homologación de las distintas medidas de distancia nacionales e internacionales, para seguir, en la parte fundamental del libro, con la relación detallada de los itinerarios con sus postas y distancias, tanto de España como del resto de Europa. La obra se cierra con un apéndice en el que se dan tablas de equivalencia de las monedas y tarifas de otros países.

El Itinerario de Campomanes fue en su época, más allá de la erudición que despliega, una obra con un marcado carácter práctico, llamada a ser, por un lado, guía de viajeros, y, por otro, instrumento para los funcionarios de la Administración, embarcados en la tarea de la racionalización, desarrollo y mejora de las comunicaciones de la España del XVIII.

© Pedro Rodríguez de Campomanes, de Anton Raphael Mengs.



© Grabado anónimo de la Puerta del Sol de Madrid a finales del XVIII, con la recién construida Casa de Correos a la izquierda de la imagen.

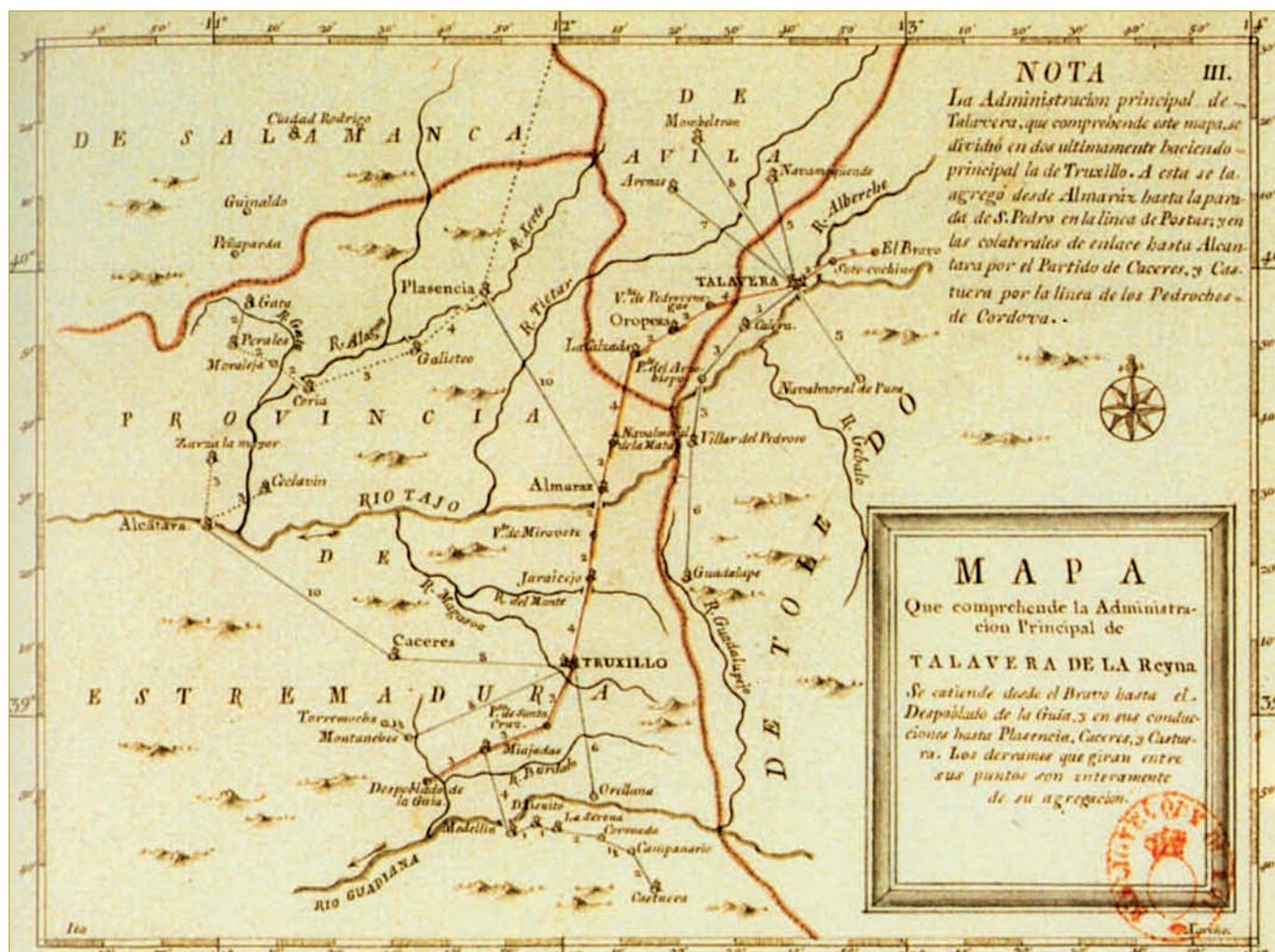
oficinas, entre ellas, la Real Casa de Correos de la Puerta del Sol de Madrid (1760-1768), obra del arquitecto Jaime Marquet. (Unos años después, en 1895, a espaldas de la de Correos, se construiría la Real Casa de Postas).

En 1777 se hace cargo de la Superintendencia el propio secretario de Estado, el conde de Floridablanca. Y en 1779 se aprueba un Reglamento por el que se actualizan y concretan todas las tarifas. Según su peso se dividían las cartas en cinco clases: cartas sencillas, con un peso inferior a 6 adarmes (el adarme equivalía a 1,7 g); tres clases de cartas dobles (entre 6 y 15 adarmes) y la onza de paquete (16 adarmes). En cuanto a la distancia, las 325 “cajas” (oficinas) se agrupaban en 29 demarcaciones y estas, a su vez, en seis escalas en función de la distancia que separaba Madrid del lugar de procedencia. Así, el coste de enviar una carta en la Península estaba entre 4 y 19 cuartos de vellón, lo que suponía una cantidad considerable y más aún respecto de las tarifas vigentes hasta entonces, que no habían sido revisadas desde hacía tiempo. También se establecían en la misma norma las tarifas para las cartas certificadas, una modalidad que, aunque ya existía con anterioridad, se regula ahora de forma completamente novedosa. Igualmente, se clarifican y racionalizan las tarifas de la correspondencia internacional, dividiéndola en varios grupos según la distancia. Novedad importante del Reglamento es que por primera vez se

incluye en las tarifas la admisión de impresos y periódicos, que, en consonancia con la mentalidad ilustrada, recibirán un trato de favor.

Los carteros urbanos surgen en 1756, año en que se nombran doce para Madrid, implantándose muy pronto en todas las grandes ciudades

En cuanto a la organización administrativa, en 1786, todavía durante el mandato de Floridablanca, se crea la Junta de Gobierno de la Dirección General de Correos. Estaba compuesta por dos directores de Correos, dos de Caminos –cuyas competencias se habían incorporado a la Superintendencia de Correos nueve años atrás–, los contadores de ambos ramos y el fiscal y el asesor de la Renta. La Junta examinaba los proyectos de nuevos caminos y postas, medios de transporte, propuesta de nuevos cargos y oficios, pontazgos, portazgos y peajes. Otra creación de Floridablanca al frente de la Superintendencia será el Montepío de Viudas y Huérfanos, del que formaban parte todos los empleados del servicio, excepto aquellos que no cobraban del erario público sino mediante arbitrio, como ocurría con los que trabajaban las estafetas arrendadas por el sistema de hijuelas y carterías.



A Floridablanca le sustituye en la Secretaría de Estado y en la Superintendencia el conde de Aranda, bajo cuyo mandato se elaborará en 1794 la Ordenanza General de Correos, Postas, Caminos y demás Ramos agregados a la Superintendencia General, una norma aprobada por el gobierno de Godoy en 1794, que regula, por primera vez de forma sistemática y pormenorizada, todo lo relativo al correo, desde su organización administrativa hasta las oficinas, el reparto de la correspondencia, la instalación de buzones en las calles o el estatuto de todos los empleados. En muchos aspectos las Ordenanzas de 1794 –salvo el largo paréntesis provocado por la guerra de la independencia y sus desastrosas consecuencias– estuvieron vigentes hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XIX.

Los empleados de Correos

En sus inicios la organización de la Renta de Correos fue mínima, escasas las estafetas, “cajas” y postas, así como el personal a su servicio. Durante las dos primeras

décadas del siglo XVIII el personal que dependía directamente del Estado no pasó de 60 empleados, ya que una gran parte del servicio seguía arrendado. Cada estafeta oficial contaba con un administrador general, un contador, un arquero y uno o varios escribanos, oficiales y mozos de oficio, y una estructura similar tenían las oficinas arrendadas. Como el correo aún no se entregaba a domicilio ni se franqueaba previamente, los destinatarios debían acudir a la “caja” de las localidades donde esta existía para recoger personalmente su correo. En la oficina, un oficial lo clasificaba, confeccionando unas listas, primero por partidos y más tarde por orden alfabético. Dado que poca gente sabía leer, pronto se creó un nuevo oficio, el de lector de listas, encargado de nombrar a los destinatarios a unas horas determinadas.

Para el reparto de la correspondencia entre una oficina y otra se contaba con los correos a caballo, que se encargaban tanto de la entrega de la correspondencia oficial como de la de los particulares, aunque era frecuente que estos contrataran de forma ocasional a otros correos según sus necesidades. Los coches de postas,

⊙ Hoja correspondiente a la carrera de Talavera y Extremadura del Atlas Geográfico de Correos, Postas y Estafetas de la Península de España (1789-1790), de Francisco de Vía y Juan V. Xareño. Bibliothèque Nationale de France.

⊙ Placa de la calle Postas en Madrid. Debajo, viaje en litera en un grabado anónimo (Biblioteca Nacional).



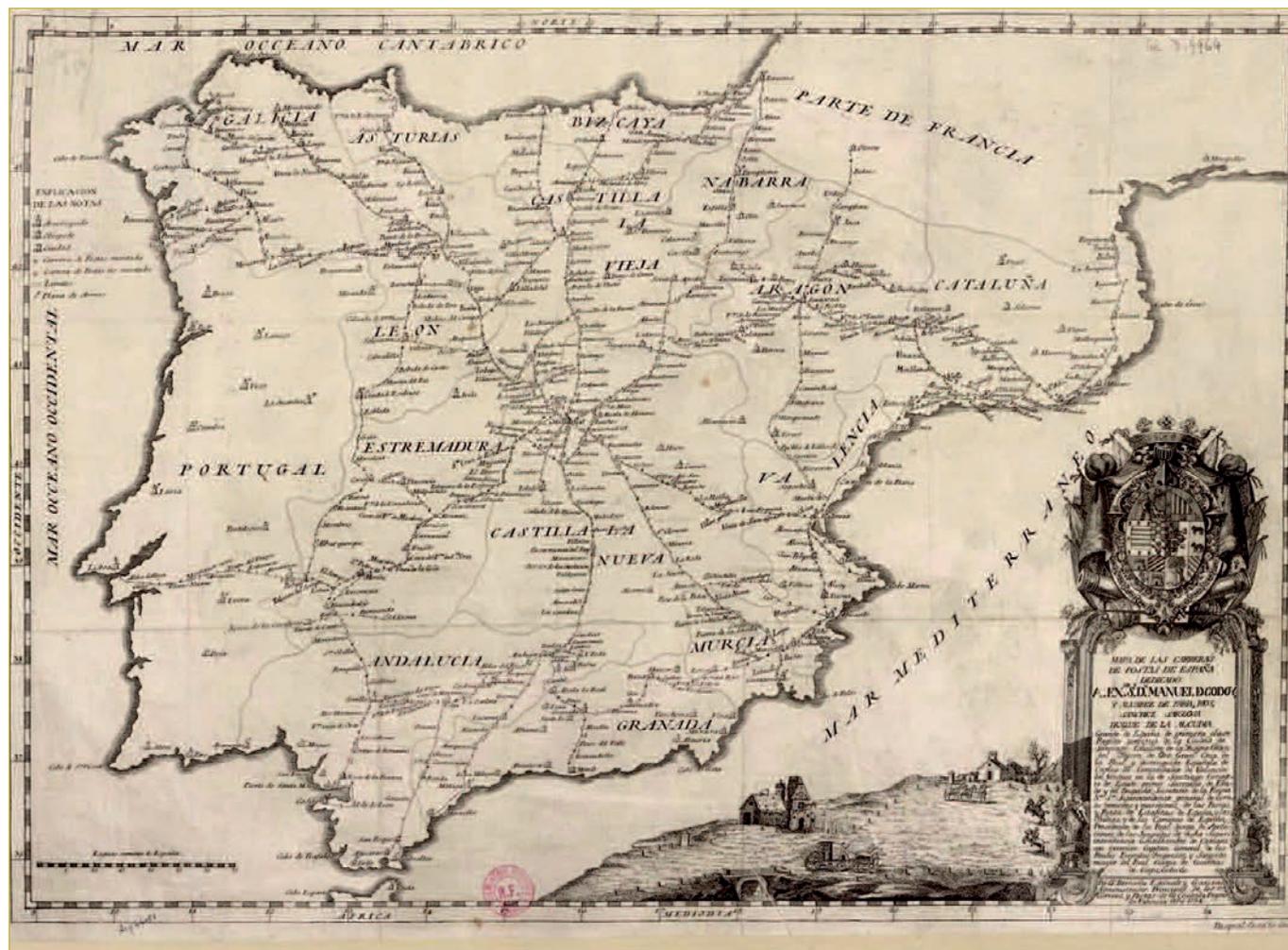
La inexistencia de caminos adecuados impidió que se establecieran servicios regulares de coches de postas hasta muy avanzada la centuria



en cambio, que además de la correspondencia llevaban viajeros, no se empezaron a emplear hasta muy avanzada la centuria, dada la inexistencia o mal estado de los caminos. Un elemento esencial del correo de la época lo constituía la parada de postas, donde los correos cambiaban de caballería. Al frente de cada parada se encontraba un maestro de postas, que contaba con la ayuda de varios postillones. Estos tenían que acompañar al correo con el fin de llevar los caballos de regreso a la posta a la que pertenecían.

El colectivo más emblemático de empleados de correos, los carteros, no surgen hasta mediados de siglo. Su implantación en todas las grandes ciudades fue muy rápida, aunque su máximo desarrollo se produciría en Madrid, donde ya en 1756 se nombraron doce carteros. En 1785 se amplía el cuerpo con la creación de los denominados carteros verederos, encargados de repartir la correspondencia entre los pueblos dependientes de una misma estafeta. Los carteros carecían de un sueldo fijo del Estado (una característica que se mantendría durante casi doscientos años) y su remuneración consistía en una sobretasa que se cobraba directamente a los destinatarios al entregar las cartas.

Todos los empleados de correos, incluso muchos de los de las oficinas arrendadas, disfrutaban de diversos privilegios: por supuesto la franquicia, pero también



© Mapa de las carreras de posta de Bernardo Espinalt, 1794. Biblioteca Nacional.

la inviolabilidad en el desempeño de sus funciones, el uso de armas cortas igualmente por motivo y ocasión de su trabajo, la exención de quintas y levas y la de algunos impuestos municipales. Además, a partir de 1776 en que se crea la Real y Suprema Junta de Correos, los empleados solo podían ser juzgados por esta, una especie de tribunal que entendía del “conocimiento de todo negocio contencioso, civil y criminal de los Dependientes de estos Ramos”.

Caminos y carreras de posta

En el lento desarrollo del correo durante el siglo XVIII influyó la escasez de caminos, el mal estado de los existentes –de forma que solo eran transitables a lomos de caballería, por lo que hasta la segunda mitad de la centuria no se pudo desarrollar un servicio eficaz de coches de postas– y el desequilibrio de la red viaria, concentrada en la zona centro. En 1720, fecha del primer reglamento, solo se establecieron 25 carreras –un total de 1.000 leguas, unos 5.500 km–, de las que ya algunas de ellas partían de Madrid en sentido

El correo y los impresos, una fructífera relación

El XVIII es el Siglo de las Luces, una época que debe en parte su carácter de “ilustrado” a la creciente difusión que tuvieron durante la centuria, sobre todo durante su segunda mitad, los libros, la prensa y otros impresos. Y en esa difusión intervino en buena medida el correo, puesto que a partir del Reglamento de tarifas de 1779 se empiezan a admitir también las obras impresas de cualquier naturaleza.

Según este Reglamento, la tarifa por enviar libros y otros impresos, incluidos los periódicos de propiedad privada, era la mitad de la aplicada a la correspondencia ordinaria. Ello permitió que los periódicos más populares, como El Censor o el Correo Mercantil, vieran multiplicarse en unos pocos años el número de suscripciones y que, con una difusión limitada hasta entonces a su lugar de publicación –más de la mitad de los periódicos se publicaba en Madrid–, alcanzaran lectores en toda España y en América.

Por lo que se refiere a la prensa oficial, los beneficios fueron aún mayores. Existían en el siglo XVIII dos periódicos oficiales: la Gaceta de Madrid, de periodicidad semanal, nacida el siglo anterior (fue el primer periódico español y con el tiempo acabaría convirtiéndose en el Diario Oficial del Estado), y El Mercurio Histórico y Político, de periodicidad mensual. Desde 1756 El Mercurio y 1762 la Gaceta, estos periódicos habían empezado a ser publicados por la Imprenta Real, revocándose los privilegios otorgados con anterioridad, que revirtieron en la Corona. A partir de 1780 sería la administración de Correos la encargada de gestionar directamente las suscripciones y de enviar los periódicos a sus destinatarios sin coste adicional alguno.



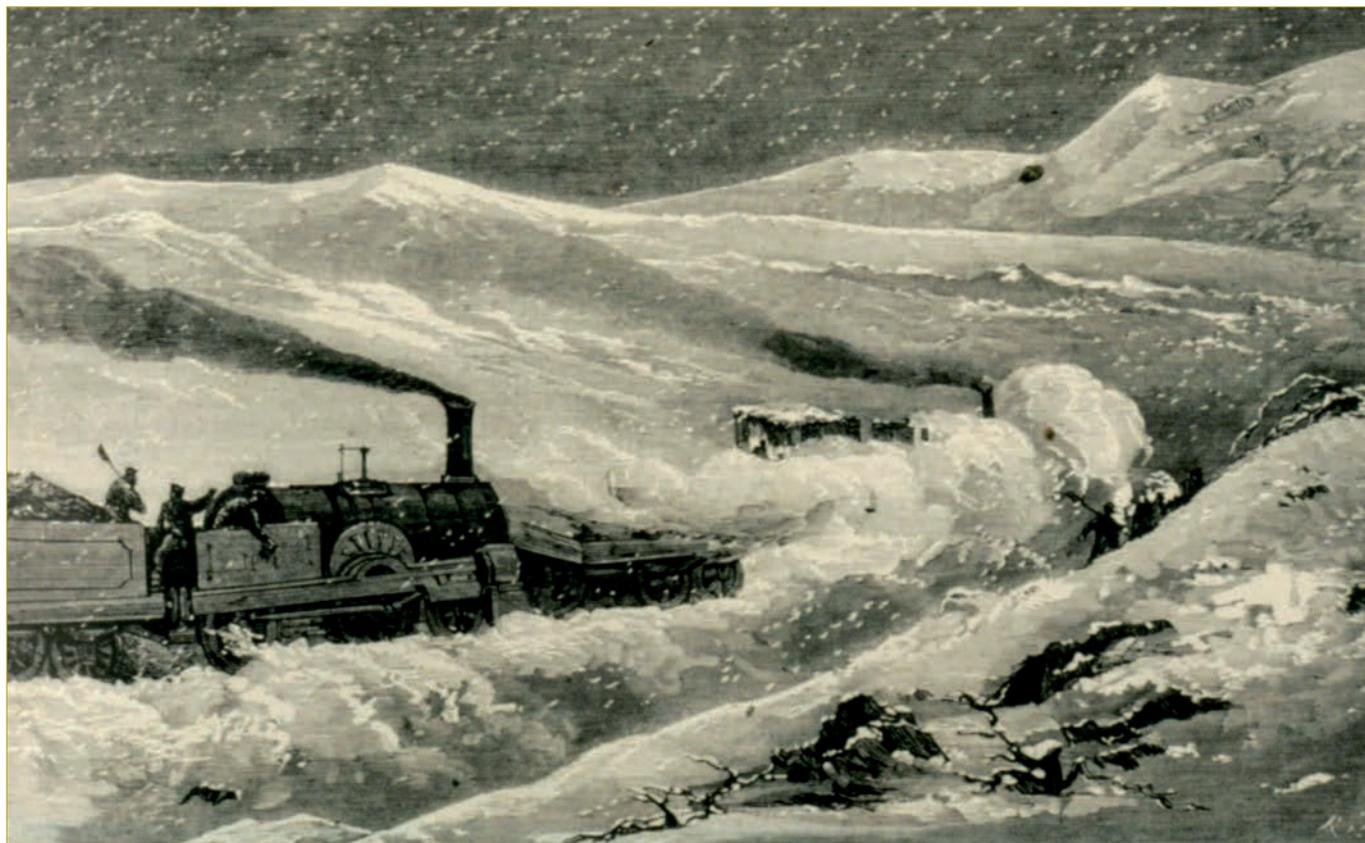
⊙ *Primer correo a las Indias. Ilustración: Valbuena. Museo Postal. Debajo, Punte de barcas de Sevilla, de Mariano Sánchez. (Patrimonio Nacional). A la drcha., el conde de Floridablanca, Francisco de Goya. (Museo del Prado).*

radial hacia A Coruña, Irún, La Junquera, Valencia, Cádiz y Badajoz, además de los Reales Sitios. Existían grandes lagunas en zonas como Galicia, la cornisa cantábrica, el norte y noroeste de Castilla la Vieja, Andalucía, Extremadura y el Mediterráneo, pues la creación y mantenimiento de la red transversal y la comunicación entre los puntos principales (excepto las 11 carreras restantes de las 25 implantadas) correspondía a los propios pueblos o incluso a los particulares. En aquel primer itinerario de carreras se establecieron 267 postas.

A lo largo de la primera mitad del siglo se implantarían nuevas carreras, llenando algunas de las lagunas existentes (con carreras, por ejemplo, entre Valladolid y Oviedo o Burgos y Santander). Pero no sería hasta la segunda mitad, en los reinados de Fernando VI y, sobre todo, de Carlos III, cuando se iniciaría en España una auténtica política de fomento de las obras públicas. Con el primero se harían caminos tan importantes como el que unía las dos Castillas a través del Guadarrama o el que ponía en contacto Castilla con el Cantábrico en Santander a través del puerto del Escudo; y con Carlos III

se establece una sobretasa sobre algunos productos y una proporción del remanente de otros para dedicarlos a la construcción de nuevos caminos.

En 1777, Floridablanca, entonces secretario de Estado y superintendente, incorpora el ramo de Caminos a la Superintendencia de Correos, de forma que también parte del beneficio del correo se empleará en la construcción y mejora de las vías de comunicación. Durante esta segunda mitad de la centuria y hasta 1808 –con la competencia de Caminos bajo la dirección en estos primeros años del XIX de Agustín de Betancourt– se construyeron casi 2.000 nuevos kilómetros de red principal y otros 400 de caminos transversales. Aunque su distribución seguía siendo irregular, con una clara preferencia por la consolidación de las rutas radiales que partían de Madrid, el crecimiento de la red supuso un gran impulso del comercio y las comunicaciones. El número de postas, que en 1761 eran ya 400, superó el medio millar a finales de siglo. Además, se implantaron por fin servicios regulares de coches de postas y se construyeron posadas para los viajeros. ●



El correo y las comunicaciones postales: del antiguo régimen al Estado liberal (1800-1868)

La revolución del vapor

Beatriz Terribas

El sistema postal español se mantuvo durante las primeras décadas del siglo XIX como una fuente de provisión de rentas para el Estado, cuya hacienda estaba sumida en una profunda crisis causada por el empeoramiento de la economía en las postrimerías del antiguo régimen y la guerra de la Independencia. Sin embargo a partir de los años 30 el Estado liberal irá consolidando el correo como un servicio público gracias a la diversificación de sus ofertas, las reformas tarifarias, la mejora y ampliación de la red viaria y el nacimiento de los nuevos transportes a vapor.



© A lo largo del siglo, el tren se irá imponiendo a la diligencia como medio de transporte de la correspondencia. Sobre estas líneas, grabado "La llegada de la diligencia", de A. Prunaire.

Si durante el siglo XVIII España fue una de las primeras naciones que dio al sistema postal la consideración de administración pública destinada a servir al Estado, la Corona y la Corte, privilegio del que también gozaban algunos conventos e instituciones religiosas y determinados particulares capaces de hacer frente a sus elevadas tarifas, esa exclusividad se irá difuminando a lo largo del XIX como consecuencia de los importantes cambios económicos, sociales y técnicos que marcarán el siglo.

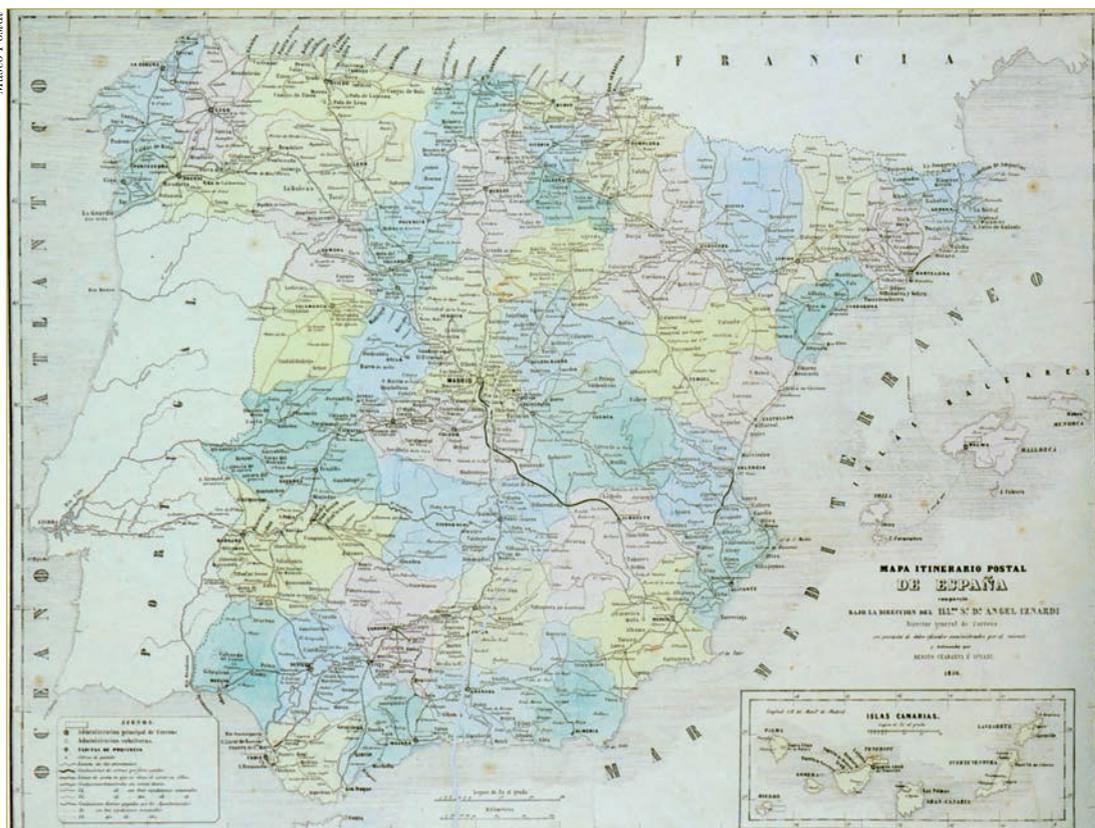
Inicialmente las rentas del correo repercutían directamente en las arcas públicas y estaban fiscalizadas por el Tribunal Mayor de Cuentas de la Secretaría de Hacienda. Habría que esperar hasta la segunda mitad del s. XVIII para que el correo, sin abandonar su consideración de renta del Estado, empezase a ampliar sus ser-

vicios con la difusión de impresos, periódicos y correspondencia comercial o el reparto de cartas a domicilio y la instalación de buzones, iniciándose así el incipiente proceso de socialización del sistema postal. Aquel año Manuel Godoy, secretario de Estado del rey Carlos IV, refrendó la Ordenanza General de Correos, Postas, Caminos y demás Ramos Agregados a la Superintendencia General, un detallado compendio normativo fruto de las ideas reformistas de políticos ilustrados como Campomanes, Floridablanca o Aranda, empeñados en impulsar el incremento de la oferta del sistema postal en pro del desarrollo económico y social de España. La Ordenanza recogía una serie de instrucciones relativas a la Administración y Tesorería del Correo, las responsabilidades de sus gestores, la inversión de la Renta de Correos en la construcción y conservación de caminos y posadas, la elección de sus empleados o la resolución de litigios y aplicación de sentencias a quienes incurrieran en cualquier infracción, entre otros aspectos que configuraron los pilares del correo moderno y permanecieron en vigor hasta la creación del Cuerpo de Correos en 1889.

Red de caminos postales

La efectividad del correo dependía en gran medida del mantenimiento y desarrollo de la red de caminos postales que empezó a diseñarse durante el reinado de Fernando VI, en base a la mejora de las precarias vías de comunicación preexistentes y al trazado de nuevas rutas, y continuó ampliándose por Carlos III a instancias del conde de Floridablanca, su secretario de Estado, artífice también de la incorporación de esas obras públicas a la Superintendencia de Correos y Postas, dado que su financiación procedía mayoritariamente de la Renta de Correos y se completaba con el 1% de la plata de las Indias.

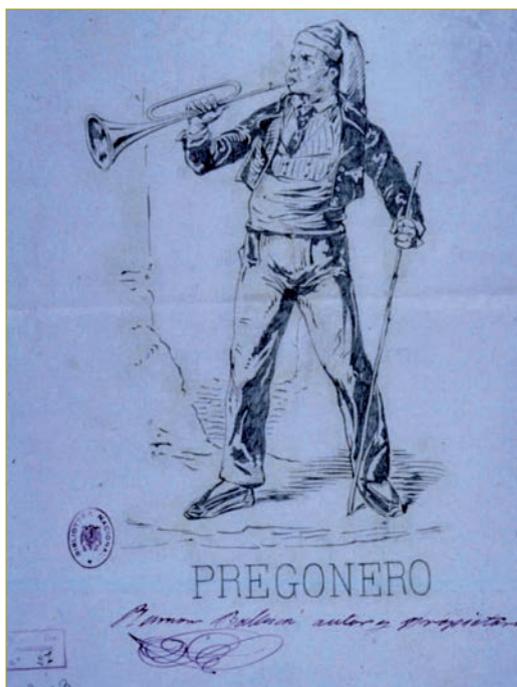
A comienzos del siglo XIX la península contaba ya con 6 rutas radiales, que conectaban Madrid con Galicia, las provincias vascongadas, Cataluña, Levante, Cádiz y Lisboa, y 11 transversales que comunicaban a escala regional las ciudades más importantes, sin olvidar los pasos de Pancorbo, Pajares y Despeñaperros, que desde la segunda mitad del siglo XVIII facilitaron el transporte del correo entre Madrid, Santander y Andalucía. Hasta 1808 continuó inalterable el mantenimiento de los caminos postales, responsabilidad del Cuerpo de Ingenieros de Caminos y Canales del Reino, fundado durante el reinado de Carlos IV. Estas obras se completaron con el trazado de nuevas vías transversales según las directrices marcadas por Agustín de Betancourt, ingeniero general del Cuerpo, pese a la difícil situación económica que atravesaba España a causa de las escaramuzas bélicas que en 1794 mantuvo con Francia, por la muerte en la guillotina de Luis XVI,



⊙ Mapa de 1856 de itinerarios postales de Angel Izardi. Los pregoneros, como el del grabado inferior, anunciaban las llegadas y partidas de correos y diligencias.

y en 1796 con Inglaterra y su aliado Portugal deseosos de romper la hegemonía marítima española y el comercio con América. Los beneficios económicos que se obtuvieron del correo gracias a los gravámenes impuestos en 1779 y en 1807 a las cartas y paquetes, según su peso, procedencia y destino, permitieron que durante los 8 primeros años del siglo XIX la Renta de Correos, que hasta 1807 había obtenido un superávit anual de 50 millones de reales, financiara la construcción de 340 km de nuevas vías que mejoraron la comunicación entre Madrid, La Junquera y Cádiz y entre Irún, Santander, Burgos y Pamplona. Aquellos itinerarios beneficiaron tanto a los nuevos servicios de viajeros, que se trasladaban por la red de caminos postales, como a los propios correos, que a caballo, a pie o en carruajes transportaban en sus valijas además de la correspondencia ordinaria gran volumen de libros y de ejemplares de los 36 periódicos que se pusieron en circulación durante el reinado de Carlos IV, quien continuó con las ideas reformistas de los políticos ilustrados precedentes que abogaban por difundir la cultura como el mejor medio para conseguir el óptimo desarrollo del país. Desgraciadamente, los acontecimientos bélicos de 1808 y la entronización de Fernando VII supondrían un grave retroceso para el sistema postal al privarle de gran parte de la infraestructura viaria, que sucumbió ante la barbarie de los acontecimientos, y también de algunos de los

ingenieros impulsores de su desarrollo, obligados a abandonar el país por la política absolutista del monarca, quien además, para sanear la depauperada Hacienda, aprobó varias reformas tarifarias que redujeron considerablemente la utilización del correo.





⊙ *Las primeras reformas liberales harán posible una mayor difusión de la prensa a través del Correo, aunque aún más del 70% de la población no sabía leer ni escribir. Junto a estas líneas, grabado de Stocks representando a un escritor de cartas en Sevilla.*



Aquella situación se vio agravada en 1820 con la concesión del porte de la correspondencia a diversas compañías privadas dedicadas al traslado de viajeros, cuya falta de competencia les obligó a reducir a dos días por semana la periodicidad del traslado y entrega de correspondencia, mermando considerablemente la efectividad del servicio, adscrito entonces a los ministerios de Gobernación y de Hacienda y durante un breve espacio de tiempo al de Fomento. Para remontar la precaria situación en la que se encontraba el sistema de Correos, en 1834, una vez asumida la regencia por

María Cristina de Borbón-Dos Sicilias, viuda de Fernando VII, el ministro de Fomento, Javier de Burgos, aprobó un completo programa de mejoras de la red viaria. Contemplaba, por un lado, la pavimentación de los caminos para evitar que quedasen intransitables a causa de la lluvia y la nieve y para reducir el esfuerzo de las caballerías y el deterioro de los vehículos, y, por otro, la prolongación de los itinerarios postales principales, que en el plazo de 6 años se completaron con 500 Km más de recorrido. La recuperación de esta infraestructura, que supuso un gran esfuerzo para la hacienda Pública, gravemente mermada por la guerra carlista y por las revueltas políticas que el gobierno tuvo que sofocar en las provincias americanas, favoreció sobremanera la normalización del transporte de la correspondencia que, en 1844, el gobierno liberal asignó de nuevo a las Postas Públicas. Esta iniciativa permitió reanudar el correo diario entre Madrid y Barcelona y un año después entre la capital, Badajoz, Bayona, La Coruña, Oviedo, Sevilla y Valencia. El gobierno quería dotar al sistema postal de las mejoras que necesitaba para ampliar sus servicios a todo el territorio peninsular y convertirlo en un vehículo de comunicación efectivo entre la Administración, los agentes económicos y la totalidad de los ciudadanos para lograr la modernización y el desarrollo económico de España. Con las sucesivas modificaciones tarifarias y la implantación en 1850 del sello como franqueo previo voluntario, que pasó a ser obligatorio seis años después, el Estado liberal dio el paso definitivo para extender el uso del Correo a todas las capas sociales. Como consecuencia, el servicio se hizo más rentable al incrementarse tanto el volumen de cartas privadas y oficiales puestas en circulación, contabilizándose su aumento en un 350% entre 1846 y 1868, como el del número de periódicos, libros e impresos que gozaban de tarifas favorables.

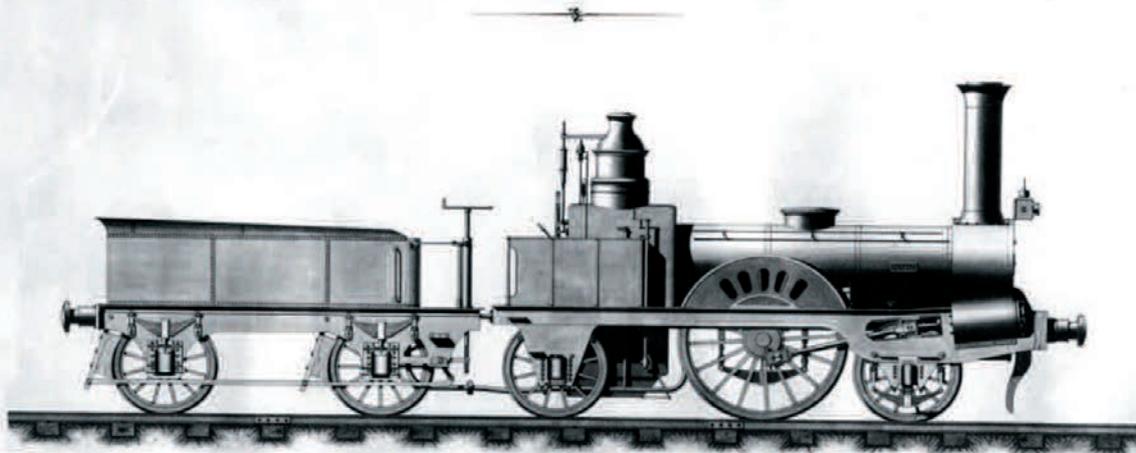
Al servicio del correo

Desde 1820 la diligencia había sido el sistema de transporte más rápido, cómodo y seguro para los viajeros y la correspondencia que se desplazaban por los caminos postales principales, relegando a los correos a pie o a caballo a las vías secundarias y los senderos. Sin embargo, el invento en Inglaterra de la máquina de vapor en 1804, y su adaptación en 1814 a una locomotora que consiguió arrastrar 8 vagones con 30 toneladas de carbón a una velocidad de 20Km/h, transformará totalmente el mundo de la locomoción. Este revolucionario medio de transporte, capaz de trasladar con mayor celeridad y seguridad un volumen de carga hasta entonces inconcebible ya empezó a circular en Estados Unidos en 1830, y cinco años después en Bélgica y Alemania. También en España el ferrocarril había despertado entre los políticos, comerciantes y



PRIMERA LOCOMOTORA QUE CIRCULO EN ESPAÑA

CON LA QUE SE INAUGURO, EN EL DIA 28 DE OCTUBRE DE 1848, EL FERROCARRIL DE BARCELONA A MATARÓ

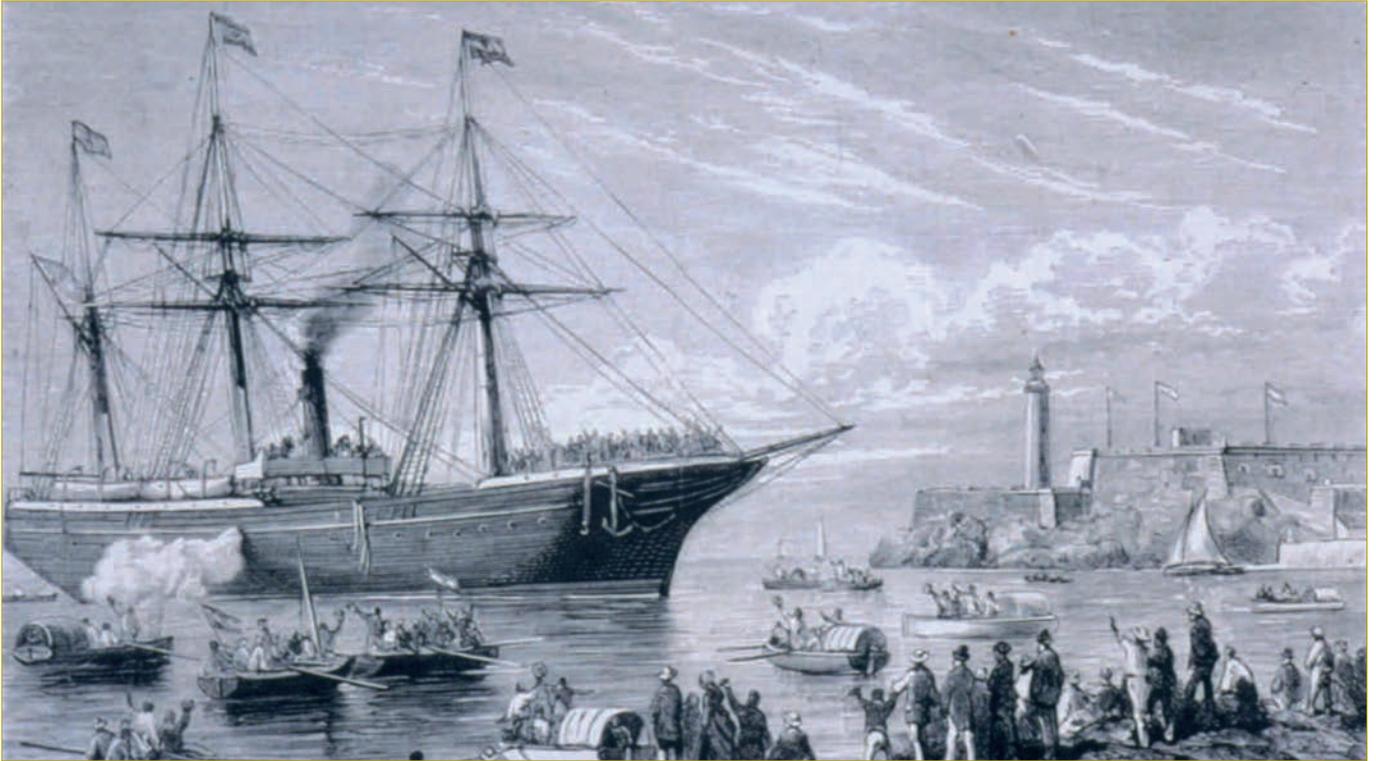


Representación de la locomotora que circuló en el primer ferrocarril de España, el de Barcelona a Mataró, inaugurado el día 28 de octubre de 1848.

empresarios una predisposición favorable para su implantación, al considerarlo el medio más idóneo para activar la economía. Curiosamente la primera línea férrea de España, y también de Iberoamérica, se inauguró en la provincia ultramarina de Cuba en 1837 para acarrear la caña de azúcar y el tabaco desde las plantaciones de Güines hasta el puerto de La Habana, que distaban 82 Km. Fue un trazado muy importante que incrementó los beneficios económicos que aportaban a las arcas públicas la producción de los ingenios españoles de la isla. En la península el primer intento para implantar un ferrocarril se remonta a 1829, cuando el empresario José Díez Imbrechts solicitó al Gobierno la concesión para construir un tren que transportase entre Jerez de la Frontera y El Portal el vino que en Cádiz se embarcaba para Inglaterra. La falta de financiación y de normativa legal que estableciera las condiciones de su construcción y funcionamiento invalidó este proyecto, y también el segundo, que presentó para comunicar varias poblaciones de Andalucía. Estos condicionantes, sumados al estallido de la primera guerra carlista, impidieron que prosperara también la iniciativa que elevó a Isabel II en 1831 la Diputación de Vizcaya para construir una línea comercial entre Bilbao y Burgos. Finalizada la contienda, y para no retrasar más el trazado ferroviario peninsular, el ministro de la Gobernación, Pedro Pidal, aprobó en 1844 una Real Orden para re-

El ferrocarril de Madrid Aranjuez fue el primero en incorporar vagones adaptados para el transporte de las diligencias del correo

gular el trazado de los ferrocarriles, que recogía parte de los principios del informe técnico elaborado por la Dirección General de Caminos, Canales y Puertos de su Departamento. En base a esta norma, los promotores particulares que habían solicitado la concesión de una línea férrea al Estado, se responsabilizaban igualmente, en el plazo estipulado por el gobierno, de la construcción y explotación del trazado, reservándose éste la facultad de visar su proyecto de obras, aprobar las tarifas aplicables a las personas y a los productos que iba a transportar el ferrocarril, y ceder los terrenos por donde circularía el tren, fundamentalmente. Si el concesionario no cumplía con lo establecido, el Estado se haría cargo de la línea y de sus beneficios. Fruto de esta normativa, que se completaría en 1855 con la Ley General de Caminos de Hierro, y que favoreció un año después el nacimiento de las grandes compañías ferroviarias independientes españolas, el 28 de octubre de 1848 empezó a circular el primer tren peninsular por los 28 km de vía que conectaron Barcelona y Mataró, empleando en el trayecto 35 minutos. Tres años después lo haría el segundo entre Madrid y el Real Sitio de Aranjuez, un tramo de 40 km de vía cuya futura prolongación hasta Cádiz estaba prevista en la concesión otorgada a José de Salamanca, su promotor. Este convoy, cuyos últimos raíles eran de plata, fue el primero de España en transportar la correspon-



⊙ *Sobre estas líneas, llegada de un correo marítimo de la Armada a la ciudad de A Coruña. Debajo, entrada de un vapor al puerto de Valencia durante un temporal.*

dencia por imperativo de la reina Isabel II, que ratificó su decisión en la Real Orden de 19 de agosto de 1851. Conocido popularmente como “El Tren de la Fresa” por llevar hasta Madrid los productos hortofrutícolas de los campos de Aranjuez, incorporó entre sus vagones sendas plataformas para acoplar las diligencias que portaban el correo y que, una vez finalizado el trazado ferroviario, continuaban su recorrido por carretera. Este sistema, conocido como “el encastrado”, funcionó en todos los ferrocarriles hasta 1855, momento en el que empezó a sustituirse por las estafetas ambulantes que se instalaron inicialmente en algunos de los coches de viajeros adaptados a las necesidades del servicio y, ya en 1863, en vagones procedentes de Bélgica diseñados especialmente para el correo. Tres años después

comenzaría a fabricarlos la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante (M.Z.A.), aunque los materiales se importaban del extranjero. Eran coches de madera de 8 metros de largo y 9 toneladas de peso provistos de una claraboya en el techo y de varias ventanas, casilleros y mobiliario adecuado al trabajo de los operarios de correo denominados “ambulantes”. Los primeros trenes correo, que llevaban gratuitamente la correspondencia, a excepción de los de las líneas Madrid-Alicante y Almansa-Valencia, que cobraban a la Dirección General de Correos un real y medio por km de recorrido, circulaban generalmente por la noche a través de las grandes arterias que sustituyeron a la carreteras principales y, al igual que las administraciones de las ciudades y las estafetas de las localidades más pequeñas, funcionaban como centros de recepción y distribución de correspondencia, documentos y paquetes. Los “ambulantes”, tras estamparles el matasello, procedían a ordenarlos durante el trayecto en sacas y casilleros para su posterior entrega a las oficinas de correos emplazadas a lo largo del recorrido.

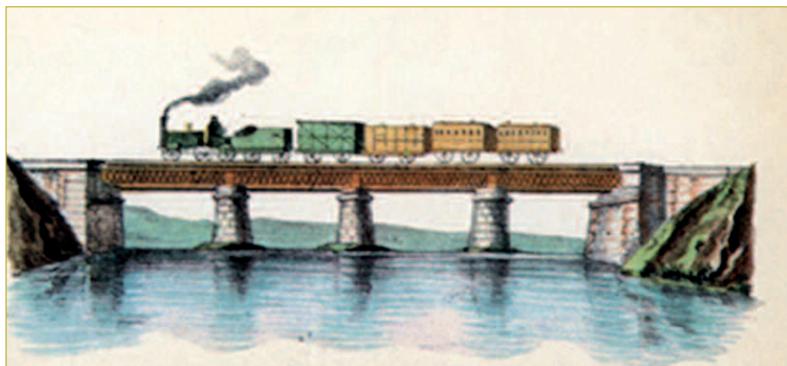


Los correos marítimos

En el siglo XIX la Corona española seguía reinando sobre un vasto territorio ultramarino cuya gestión dependía en gran medida de las comunicaciones postales, responsabilidad desde finales del siglo XVIII de los



Correos Marítimos, financiados por la Renta de Correos hasta 1802, momento en que pasan a depender de la Armada Real, garante de la seguridad del correo frente a los percances que pudieran surgir en las comunicaciones transoceánicas como consecuencia de la Revolución Francesa. Con una periodicidad mensual emprendían desde La Coruña dos rutas, la primera de ellas se dirigía a Buenos Aires y Montevideo, ciudades enlace de los caminos postales terrestres de Chile y Paraguay, y la segunda ponía rumbo a La Habana, donde se depositaba la correspondencia de las Antillas. El resto se seleccionaba y distribuía en cajones para su embarque en las balandras y jabeques que se dirigían a los puertos de las provincias españolas de Norteamérica, Panamá, Perú, Colombia y Méjico, esperando en el muelle de Acapulco los barcos que llevaban el correo a las Islas Filipinas. Estas carreras se mantuvieron hasta la Guerra de la Independencia y, aunque en 1809 se reanudó el tráfico postal ultramarino, las expediciones mensuales se limitaron a Canarias, Cuba, México y Colombia, ya que la que se dirigía al río de la Plata se mantuvo con carácter bimestral. Desafortunadamente, las consecuencias económicas del conflicto y la independencia de algunas de las colonias imposibilitaron en 1823 que la Armada Real continuase realizando estos trayectos. Dada la situación, Fernando VII dispuso que a los barcos comerciales decididos a portar la correspondencia de ultramar se les concedieran diversas exenciones portuarias, entre otras las de anclaje, limpieza y linterna. La solución resultó a todas luces infructuosa dado que la entrega de la correspondencia, al estar sometida a las fechas de los viajes comerciales, se retrasaba en ocasiones hasta dos meses. Ante esta situación, que amenazaba con romper las conexiones entre España y Las Antillas, la Intendencia del Ejército y Hacienda de La Habana elaboró para el Gobierno un dictamen para la creación de la Empresa de Correos Marítimos, cuyo reglamento, aprobado en 1827, permitió adjudicar su concesión a la sociedad Arrieta-Villota y Cía, con sede en La Habana. La compañía restableció el servicio de correos mensual entre la península y Cuba con viaje de ida desde La Coruña a La Habana y de regreso desde Puerto Rico a Cádiz, trayectorias que durante veinte años realizó con cuatro fragatas de vela españolas y algunos barcos de nacionalidad francesa, inglesa y estadounidense que también trasbordaban pasajeros, tropas y deportados. La aparición de los buques de vapor, que entonces se preveían más veloces que los de vela, y habían empezado a realizar sus primeras travesías por los cauces fluviales de Europa en 1817, y ya en 1838 transportaban el correo desde Inglaterra hasta Estados Unidos, motivaron que el gobierno instase a la sociedad Arrieta-Villota y Cía a incorporar a su flota algunos vapores correo, pero dado el alto coste que suponía tal



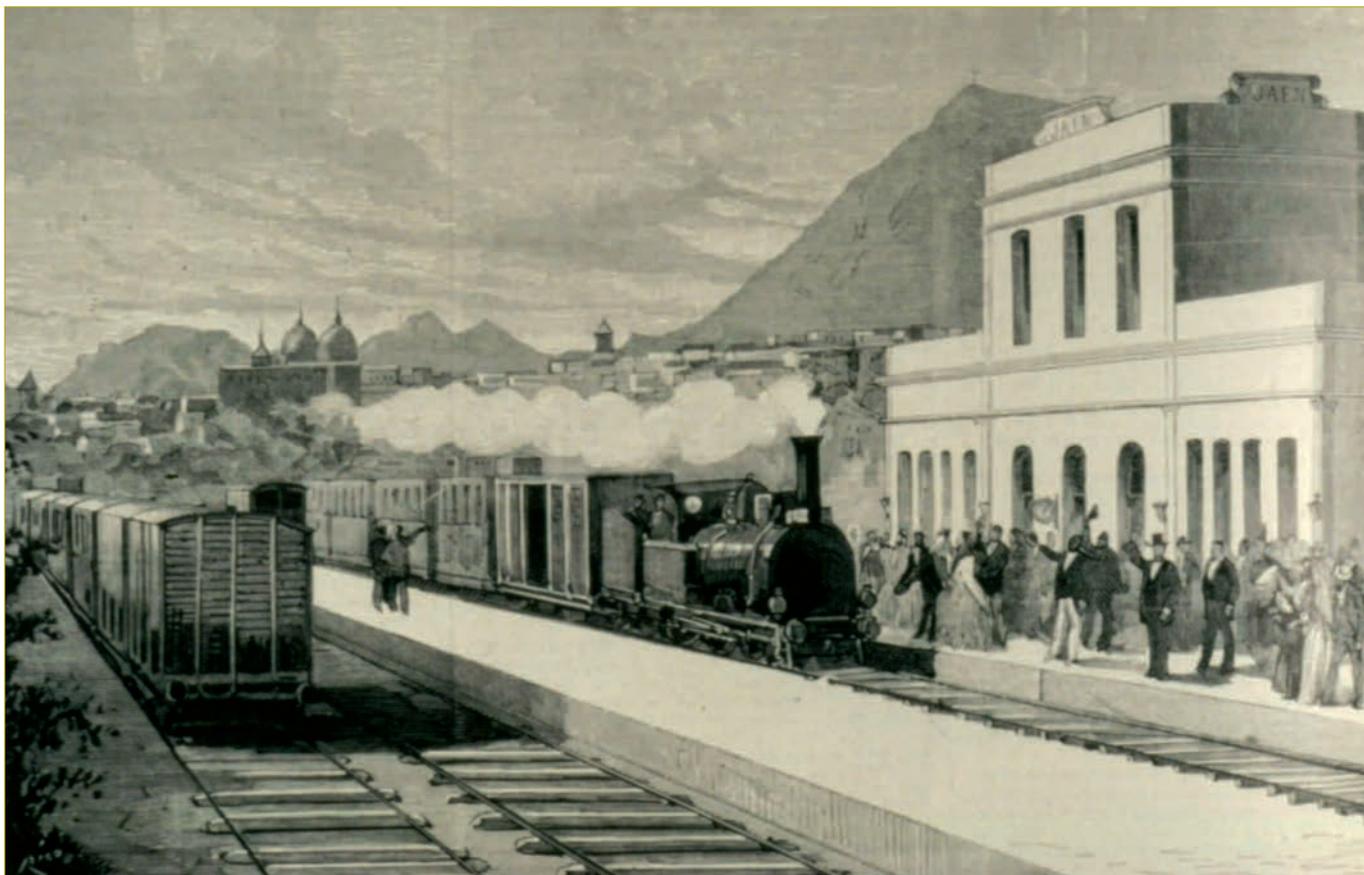
Patrimonio Nacional



Biblioteca Nacional

⊙ Grabado del ferrocarril de Madrid a Aranjuez a su paso por el Manzanares. A partir de 1850 comenzarán a instalarse los primeros buzones de Correos para evitar las esperas de los usuarios.

renovación, la compañía se vio obligada a ceder la concesión de la empresa de correos al Banco Español de Ultramar, que tampoco pudo cumplir con la petición del Gobierno. Una vez más los hacendados de Cuba, siempre dispuestos a invertir en los avances tecnológicos en aras del progreso del país, se ofrecieron en 1849 a la Junta de Fomento de La Habana para solucionar el problema proponiéndole la creación de una línea de vapores financiada con sus aportaciones económicas y las subvenciones de la Junta de Fomento y del Estado. El proyecto fue desechado por el Gobierno, al considerar que la Marina de Guerra española, que entonces ya contaba con dieciséis vapores gracias al interés mostrado por el gobierno de Espartero en potenciar su flota, era la más idónea para realizar los viajes entre España y América. Sin embargo, el alto coste de



© *La Ley General de Ferrocarriles de 1855 dio un impulso definitivo a la construcción de nuevas líneas que hizo posible la llegada de trenes correos a numerosas ciudades.*

las travesías, que efectuó durante 7 años, obligó al Estado a plantearse la posibilidad de que una naviera en régimen de concesión efectuase el servicio. Tras un intervalo de tiempo en el que varias empresas se hicieron cargo del mismo sin alcanzar los resultados esperados, y después de acordar con la Royal Mail inglesa el traslado temporal de la correspondencia desde la península hasta Las Antillas, por fin en 1861 el Gobierno otorgó a la Compañía de Vapores Correo Antonio López y Cía. la concesión del transporte interoceánico de la correspondencia. Al margen quedaban las travesías a las islas Filipinas, que correspondían a la compañía hispano-británica Olano, Larrinaga y Cía., a la inglesa Peninsular Oriental de Navegación y a la francesa Messageries Maritimes hasta que entregaban su carga en Hong-Kong o Singapur a la Marina de Guerra española encargada de llevarla a Manila. Antonio López, acaudalado hacendado de origen cántabro, estableció las comunicaciones postales entre Cádiz y La Habana cada 15 días, recibiendo por parte del gobierno una subvención de 590.000 reales por cada singladura completa. En 1865 su naviera organizó otras dos líneas de vapores, una entre La Habana y Veracruz y otra entre La Habana y Puerto Rico con escala en Santiago de Cuba, periplo que se completó diez años después con dos nuevos itinerarios que enlazaron, por un lado, la

capital cubana con Cádiz y por otro con Santander, y con un tercero que conectaba al mismo tiempo estas dos ciudades con La Habana, asignando a estos recorridos trece vapores que realizaban los viajes tres veces al mes. Dado el éxito con el que la Compañía de Vapores Correo Antonio López y Cía. había conseguido regularizar y mantener de forma permanente las comunicaciones postales entre España y Las Antillas durante catorce años, el Gobierno asignó también en 1884 a la misma empresa, que pasó a llamarse Compañía Transatlántica, el traslado de la correspondencia a las islas Filipinas y a las colonias españolas de la Micronesia, ampliando su radio de actuación años después a las Baleares, Canarias, Sudamérica y a las posesiones de España en el norte de África. La naviera de aquel indiano, al que Alfonso XII distinguió con el marquesado de Comillas, en agradecimiento al trabajo realizado en beneficio del correo español, y en general de la economía del país con la producción de sus haciendas de Cuba y Filipinas, mantuvo hasta 1930 el monopolio de las comunicaciones postales españolas transoceánicas, que permanecieron inalterables incluso tras la emancipación de Cuba en 1898 y la forzosa venta a Alemania, un año después, de las Islas Marianas, las Carolinas y Palau, últimos bastiones del Imperio Español en Oceanía. ●



© Clasificación de correspondencia y paquetería en el Palacio de Comunicaciones hacia 1920.

La irrupción de los nuevos sistemas de transporte: tren y avión (1868-1936)

La conquista de la velocidad

María del Carmen Heredia Campos. Fotos: Museo Postal

Desde que hacia mediados del siglo XIX y principios del XX surgieron nuevos medios de locomoción como el tren y el avión, los días del consolidado sistema de diligencias para el reparto del correo pasaron definitivamente a la historia. La velocidad y extensión de las nuevas redes de transporte trajo consigo una mayor inmediatez y alcance en las entregas, de tal modo que el correo inició un camino sin retorno hacia su actual universalidad.



⊙ *Diligencia en el camino de Lanjarón hacia 1906. y, debajo, carteros hacia 1872.*

El periodo comprendido entre 1868 y 1936 fue sin duda uno de los más convulsos de nuestra historia. Pródigo en acontecimientos históricos de todo tipo y coincidente con el declive definitivo del país como potencia colonial, se inicia en 1868 con la revolución llamada “la Gloriosa” o “Septembrina”, que destrona a Isabel II e inaugura el conocido como Sexenio democrático en España, en el que concurren importantes cambios político-sociales, enfrentamientos y guerras dentro y fuera de las fronteras, junto a decisivos adelantos científicos, culturales y tecnológicos. Todo ello influirá también en la organización del correo, en el que la irrupción del

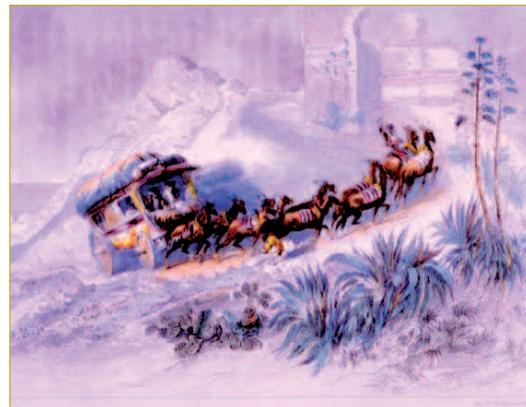
tren, en primer lugar, hará posible la sustitución de un consolidado sistema de envíos por diligencia, imponiendo la ley de la creciente inmediatez en las entregas, una demanda exigida por las necesidades de una nueva sociedad también más culta y marcada por los nuevos requerimientos de una revolución que alcanza de lleno a la industria, el comercio, la banca y la prensa.

Con la irrupción del tren, el correo comenzó a dejar de ser un sistema de traslado de misivas reservado a los centros de poder y las clases más acomodadas para consolidarse como un servicio público al alcance



de capas cada vez más amplias de la población y convertirse, al cabo de unas pocas décadas, en un bien social universal.

El número de usuarios del correo postal se fue incrementando progresivamente con la confianza y rapidez proporcionada por el ferrocarril siendo, no obstante, menor el envío de correspondencia española que el de otros países europeos del mismo corte que el nuestro, debido sobre todo a la alta tasa de analfabetismo, que limitaba los envíos escritos, si bien es cierto que los estratos sociales más incultos tuvieron como último recurso al párroco, al maestro o al propio escribiente cerca de algunas oficinas de Correos hasta bien avanzado el siglo XX. No obstante, la socialización del correo sigue durante todo el periodo un imparable curso de universalización que culmina con la creación de la Unión Postal Universal en 1874, en cuyo núcleo fundador están representados 22 estados, entre ellos España, cuyos acuerdos auspiciarán la libertad de tránsito de la correspondencia entre los territorios de dicha Unión.

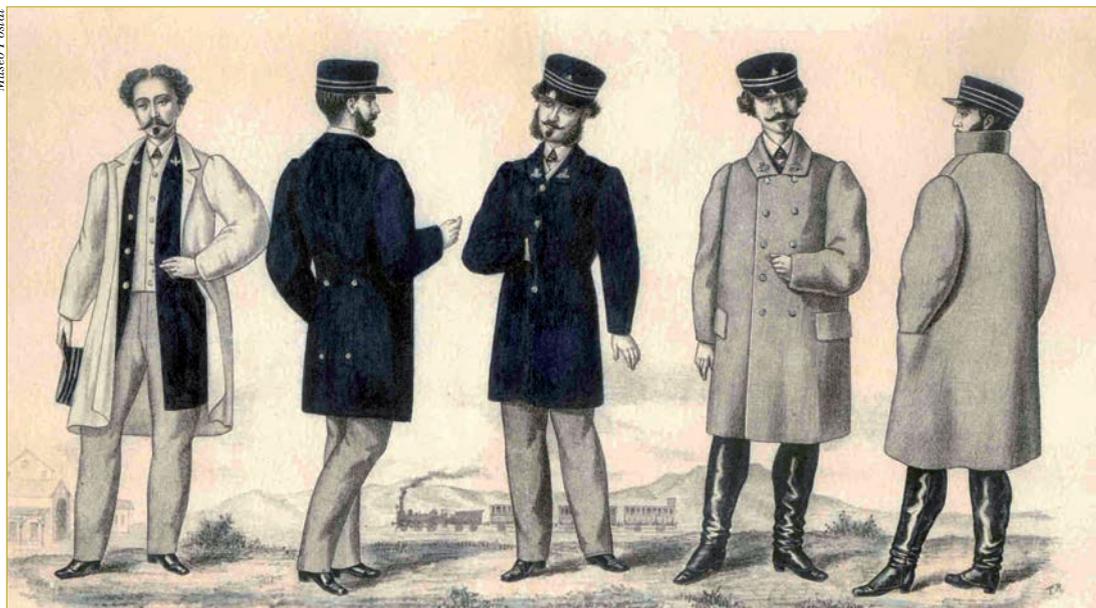


⊙ *Grabado de una diligencia.*

Los registros postales son la mejor constatación de ese proceso imparable hacia la universalización e inmediatez del correo: si en 1877 habían circulado 75 millones de cartas en nuestro país, en 1900 la cifra se había elevado a 129 millones, en 1920 a 224 y en 1931 a 261 millones, mientras Italia llevaba ya 682 millones en ese mismo año, 1.540 Francia y 2.837 Alemania. Y en cuanto al número de cartas escritas por término medio por un español, si en 1880 se cifraba en cuatro al año, se alcanzan las casi ocho en 1913 y unas 10 en 1925.

Proceso de afianzamiento

Pero antes de todo ello, en los comienzos de la segunda mitad del XIX, los correos españoles a caballo o en diligencia, activos desde el siglo XVI, aún luchan



© Distintos uniformes de ambulantes de Correos (La Ilustración Postal).

por su supervivencia y desde casi los primeros días del Sexenio revolucionario (septiembre, 1868), y prácticamente a diario, se anuncian en la Gaceta de Madrid las condiciones bajo las cuales ha de sacarse a pública subasta la conducción diaria del correo, en la que las diligencias y otros carruajes siguen jugando un papel decisivo, sobre todo en las expediciones a Galicia, donde no llegó el tren hasta 1883. Y, entre otras condiciones, se estipula la obligación del contratista de llevar la correspondencia a caballo o en carruaje de ida y vuelta entre dos puntos indicados, así como a los pueblos intermedios; también el tiempo que se debe tardar en recorrer las leguas que hay entre un punto y otro; y las multas que se impondrán por los retrasos en las entregas. Condición indispensable que se añade es que los conductores deben saber leer y escribir, imposición exigente teniendo en cuenta que el 70 por ciento de la población española a mediados del siglo XIX era analfabeta. Asimismo, el contratista debía tener el número de caballos conveniente y los coches, de cuatro ruedas, debían estar en buen estado al igual que las arcas en las que se condujese la correspondencia, a las que había que preservar de la humedad y el deterioro. Condiciones todas ellas que sin duda evidencian el nivel de excelencia que se quería dar al correo. Además, a esa preocupación de los responsables del ramo, se suma la de enlazar y abarcar prácticamente todas las poblaciones, de modo que la red postal cuenta ya con más de 16.000 km a comienzos de la década de los 70.

Sólo dos décadas más tarde, en 1894, el servicio de correos alcanza a prácticamente la totalidad de los municipios españoles. Y el 7 de junio de 1898 se publica el importante Reglamento para el régimen y servicio del ramo de Correos que regula la recepción, transporte

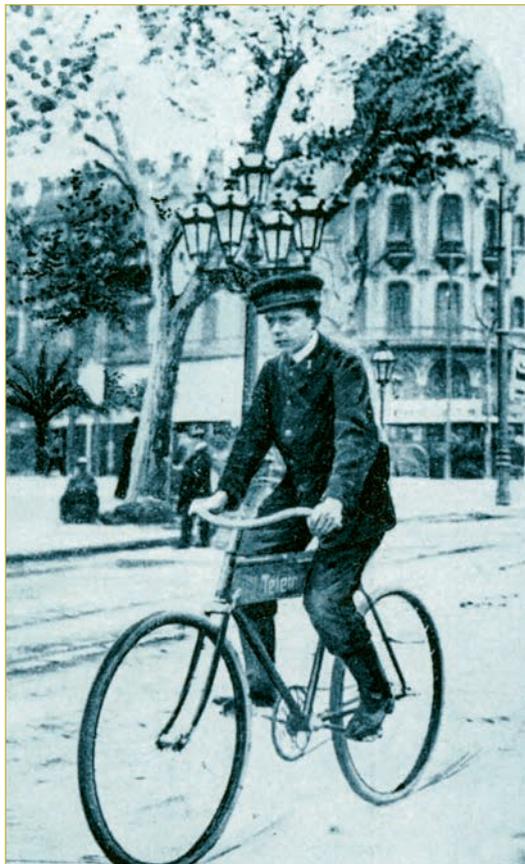
y reparto de cartas, postales, impresos, periódicos, muestras médicas o valores, instituyendo también el correo como un monopolio estatal cuya gestión abarca una amplia serie de medidas y responsabilidades para contratistas adjudicatarios del servicio, estafetas, personal, conductores y repartidores. Destaca asimismo la preferencia que se da al paso del carruaje del correo frente al de otros particulares, de manifiesto en el punto en el que se autoriza a los conductores de diligencias a llevar “los caballos al trote sostenido cuando atraviesen poblaciones y teniendo preferencia para el paso con relación a otros carruajes...”.

A pesar de todo, finalmente el transporte por diligencia (10 a 15 km/h para correos ordinarios o no urgentes, en los que se acordaba el tiempo estipulado de entrega), queda relegado a caminos secundarios y pierde la partida frente al tren (35 a 40 km/h iniciales). De modo que prácticamente a comienzos de siglo XX las postas a caballo desaparecen, cuando sus tiempos casi triplican los del tren, dejando el legado de una infraestructura sólida plasmada en una amplia red de comunicaciones –con su origen en los caminos reales–

Los empleados “alcances”

En 1869 entra en servicio el llamado “correo-express” y se establecen “dos alcances al correo express que aventaje el público en general y el comercio en particular una hora más para poder dirigir su correspondencia”. Singular sistema que consistía en un empleado con su cartera-buzón apostado en la Puerta del Sol esquina a la calle Arenal, a las dos en punto de la tarde, hora en que ya se habían cerrado los buzones; el alcance permanecía durante media hora recibiendo la correspondencia siempre que fuese debidamente franqueada y que fuese para la línea Norte. Al retirarse este empleado, se apostaba otro en la plaza de Prim “inmediato al estanco”, hasta las tres de la tarde y con igual cometido. Esta correspondencia iba directa al tren y se clasificaba durante el viaje.

⊙ A finales del XIX la bicicleta comenzó a ser utilizada para el reparto a domicilio. Al lado, cartero hacia 1910.



y una impagable cartografía que será la base de las futuras carreteras españolas. Aún se mantuvieron las conducciones del correo a caballo o peatonales durante el primer tercio del siglo XX, aunque ya de forma meramente auxiliar y con la misión de enlazar las estaciones de ferrocarril con las localidades a las que no llegaba el tren.

En 1920, el servicio de Correos alcanzaba ya a los más de 9.000 ayuntamientos españoles y a más de 12.000 pequeñas poblaciones

Este servicio de reparto a caballo tuvo que convivir con el introducido en 1894, integrado por carteros repartidores y velocipedistas (en bicicleta), sin mucha convicción de su resultado por parte de algún entendido para el que "... el tiempo decidirá si el velocipedismo aplicado al correo puede o no prosperar...". También comienza a ser una realidad el uso del automóvil, que se introduce en 1899 por primera vez en la provincia de Navarra.

Esos nuevos medios llevan parejos nuevos cambios estructurales y organizativos que se plasman en la Ley de bases para la Reforma de Correos y Telégrafos, que

reorganiza los servicios de correos y que, junto con el Reglamento de 1898, constituye un referente básico y recurrente en la normativa más importante del periodo.

Dado que el servicio de correos, además de consolidarse como vehículo moderno de comunicación, arrojaba siempre resultados económicos favorables para el Estado a pesar de las numerosas franquicias que tenía concedidas, a principios del siglo XX la Dirección General de Correos y Telégrafos decide ampliar su campo de acción con nuevos servicios postales. Entre otros, en 1905 se introduce el correo urgente y en 1911 se crea el giro postal. Un poco más tarde, en 1914, se reforma de nuevo el reglamento de correos a fin de homogeneizar los nuevos servicios y tarifas. Otro hito importante será la creación en 1916 de la Caja Postal de Ahorros; también se establecen los envíos contra reembolso y los paquetes postales, y luego, sólo tres años más tarde, en 1919, se ponen en marcha los primeros envíos aeropostales. En 1920 estaban atendidos postalmente casi todos los más de nueve mil ayuntamientos existentes en España y más de doce mil de las treinta y cinco mil pequeñas poblaciones o núcleos rurales que no tenían ayuntamiento, de modo que ya en 1936 la red postal española estaba consolidada como servicio público con cobertura en todo el territorio nacional.



El personal de correos y “los ambulantes”

El Reglamento de 1898 también organiza el personal de correos, compuesto en cabeza por un director general dependiente del Ministerio de la Gobernación, una junta de jefes con todos los administradores del cuerpo que residiesen en Madrid más un jefe de negociado, correspondiente al asunto tratado, y la inspección; los centros se dividían en administraciones principales en las capitales de provincia, estafetas fijas en las cabezas de partido judicial mayores de 5.000 habitantes y las carterías en el resto. Algo se reforma esta organización en 1909, tras la introducción de un servicio de distribución encargado a las agencias y carterías urbanas y rurales.

Para todos estos servicios se había ya creado el cuerpo de Empleados de Correos en 1889, manteniéndose fuera del escalafón a los carteros urbanos y rurales. Desde 1879, sin duda una iniciativa pionera para la época, se incorpora por primera vez la mujer al mundo laboral en las oficinas unipersonales de telégrafos, como auxiliares femeninos, si bien se trata de puestos provisionales creados expreso para las huérfanas, viudas, hijas y hermanas de los funcionarios pertenecientes a la Administración central. La incorporación definitiva de la mujer se produjo con la respectiva creación de las escalas auxiliares femeninas, en 1911 en Telégrafos, y en 1922 en Correos.

En 1894 se creó en Madrid una sección de carteros velocipedistas que repartían el correo en bicicletas y que luego se extendió a otras provincias.

Especial mención merece el cuerpo de los llamados “ambulantes”. Es quizás el elemento más atractivo del correo de este periodo, no sólo por la peculiaridad de su cometido sino por su fundamental trabajo para la implementación y buena marcha del sistema postal. La “estafeta ambulante” (o ambulancia de Correos), se había creado por R.O. de 27 julio 1855 y desde su creación su vida itinerante fue adaptándose a las circunstancias y necesidades, para lo cual se necesitaban grandes dosis de trabajo, improvisación y dedicación. Las expediciones con vagones cargados de sacas hasta el techo, porque así lo mandaba la dirección, iban acompañadas de un “vaya” en el que constaban los nombres de los empleados o conductores que la servían, junto a la fecha y hora de salida de la correspondencia y la oficina de estación a la que se entregaba. Existía también la oficina ambulante de cambio con el extranjero (desde 1863) para aquellos puntos donde había que trasladar la correspondencia a líneas de otros países. Un manuscrito muy interesante custodiado en el Museo Postal de Madrid es el de Pelayo Izquierdo, oficial de correos de 1890, en el que expone los avatares diarios de los funcionarios del cuerpo de ambulantes, con multitud de anécdotas extraídas de su vida laboral cotidiana, además de todos sus pormenores y cuitas.

Los ambulantes, todo un clásico del cuerpo de Correos más estrechamente unido al ferrocarril, prolongaron su existencia un siglo más, hasta el 30 de junio de 1993, fecha en la que partió de Chamartín la última oficina ambulante a bordo de un tren expreso.



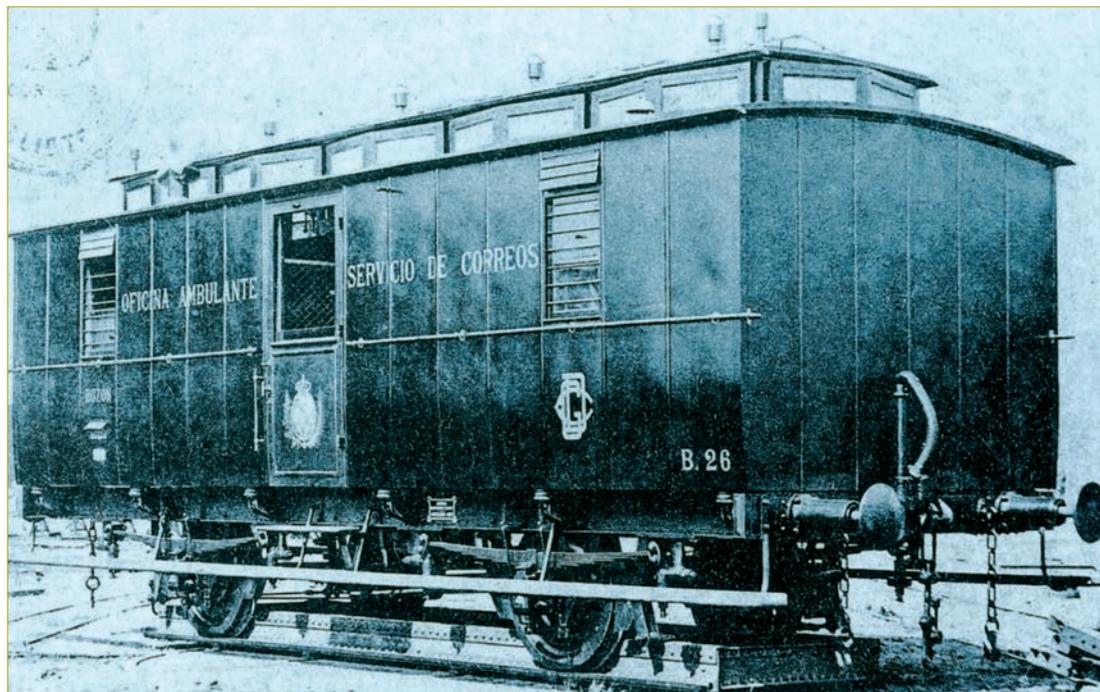
Museo Postal

El ferrocarril y el correo postal

Sin duda, un papel decisivo en todo este proceso lo tiene el ferrocarril. Ese extraño medio de transporte, al comienzo un tanto hostil para la mentalidad de mediados del siglo XIX, que surca los campos bufando y lanzando humo y carbonilla, marcará el punto de inflexión entre un correo propio del antiguo régimen y un correo moderno. Habiendo sido el ferrocarril un negocio privado en sus comienzos, con la Ley General de Ferrocarriles de 1855 quedaba obligado por el gobierno a aceptar el transporte del correo ordinario en todas sus líneas de viajeros de forma gratuita, o al menos con tarifas preferenciales. Pero con la de 1856 se afinaba aún más, pues se estipulaba que “la empresa reservará en cada convoy de viajeros o mercaderías una sección especial de carruajes” para el transporte del correo, si bien en sus inicios, la Dirección de Correos preveía la construcción de vagones especiales o coches-correo a su costa, destinados al transporte exclusivo de la correspondencia y de los empleados necesarios para repartirla. En 1868 quedaron como “líneas libres” de transportar el correo gratuitamente aquellas cuya concesión era anterior a la Ley de 1855 y las que se construyeron al amparo del Decreto Ley de 1868 por el que quedaba “libre el dueño de fijar las tarifas, peajes, derechos y, en general, los precios que juzgue convenientes por el uso de dicha obra...”. Ni unas ni otras tenían obligación de acoger el transporte gratuito del correo y podían contratar libremente con el gobierno. Este asunto de la gratuidad o no del transporte por ferrocarril del correo será tema recurrente y variable en la normativa del siglo XIX, manteniéndose frecuentes pulsos entre los sucesivos gobiernos y las compañías concesionarias de líneas no-libres, interesadas lógicamente en que se les retribuyese. La gestión del correo por ferrocarril correspondía al Mi-

⊙ Sede de la delegación de Correos y Telégrafos de El Ferrol.

⊙ *Vagón postal habilitado como oficina ambulante de Correos hacia 1904. Debajo, el tren correo de Barcelona detenido por el desbordamiento del Cinca, según grabado de la Ilustración Española y Americana.*



nisterio de la Gobernación, competente para señalar los itinerarios de los trenes, si bien debía oír a las compañías, mientras que la inspección y vigilancia del cumplimiento de estos recaía en el de Fomento.

Inicialmente, las compañías concesionarias de ferrocarril habilitaron vagones especiales o coches-correo en los trenes de viajeros, cuyo primer trayecto fue Madrid-Alicante. Los vagones postales se situaban habitualmente al final del convoy, aunque otra fórmula frecuente de envío del correo fue depositar la correspondencia en los furgones de carga de los trenes de viajeros y mercancías.

El 23 de junio de 1874 se inaugura la primera línea del tren-correo, en la importante Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, que cubre el trayecto Madrid-Irún. Cuenta con dos modalidades: el tren-correo expreso, que paraba sólo en las estaciones principales, y el tren-correo a secas, que tardaba más que el expreso al tener que recoger y entregar la corres-

pondencia a los carteros rurales y otros empleados postales para su posterior reparto a caballo, en carruaje o a pie por carteros que se desplazaban con su cartera de cuero al hombro.

En 1888 se establece un acuerdo con la Compañía Internacional Coches Cama, en este caso para transportar la correspondencia con destino a Portugal por la línea Madrid-Extremadura y también a los puertos de Cádiz y Málaga para su embarque a las últimas colonias en Hispanoamérica, Filipinas y África. Se consideraban oficinas ambulantes, en las que el personal de correos, llamado asimismo el “ambulante”, clasificaba durante el viaje la correspondencia recibida, incluida la de último momento, también llamada “de alcance”.

Con el Decreto de 1891, con unos trenes cuya velocidad apenas superaba los 50 km/h., todas las compañías fueron obligadas a poner diariamente al servicio del correo “un tren, que podrá recorrer á la ida y á la vuelta la totalidad de la línea en explotación” así como a proporcionar en las estaciones de salida, enlace y cruce, un local para resguardar la correspondencia. Y publicada la principal normativa constitutiva del correo, con una buena red de reparto, resueltos los principales problemas del nuevo sistema de comunicación e introduciendo mejoras en el día a día, transcurrió el transporte postal hasta paralizarse en 1936 con el levantamiento militar del 18 de julio, que dio lugar a la división de España en dos zonas cada una con sus propios servicios postales, obligando a su reorganización tanto a la administración postal como a las compañías que tenían adjudicado el servicio postal.



Biblioteca Nacional



El vapor-correo

Contemporáneo al transporte del correo peninsular en vagones-correo será el transporte marítimo en vapores-correo, si bien ya se venían realizando desde 1809 travesías postales regulares a Canarias, las colonias de ultramar y las ciudades de la costa africana por las flotas a vela de la marina de guerra y también en navíos privados.

El primer vapor-correo se anticipa en cinco años a los trenes-correo, realizando el trayecto de Cádiz a La Habana en 1850 en 23 días. En agosto de 1868 se otorga el servicio al marqués de Comillas, cuya empresa Antonio López y Cía, obtiene la ruta a las Antillas con tres viajes al mes entre la península y Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo cuando se tardaba de Madrid a La Habana 19 días y a San Juan de Puerto Rico 17 días. La compañía irá prorrogando su contrato durante años y ampliando su campo de acción hasta acaparar todas las líneas oficiales del correo ultramarino y de las islas Baleares. La actividad de los buques-correo con las Antillas fue muy fluida a lo largo de los años, hasta 1895 en que se interrumpe por los acontecimientos históricos que finalizan con la pérdida de Cuba, Puerto Rico y Filipinas en 1898, no sin antes tener que ser repatriadas las tropas vencidas y enfermas de fiebre amarilla en los buques de la compañía de López, desde 1881 denominada Compañía Transatlántica Española S.A.



Biblioteca Nacional

Por parte del Estado, también en los vapores del trayecto de Cuba a España se intentó, desde 1878, incorporar el sistema de correo ambulante, a fin de que se clasificase la correspondencia en el buque durante su dilatada travesía, mediante funcionarios que custodiasen y vigilaran la correspondencia para que no se estropease, ya que, al viajar en la bodega del barco, muy a menudo llegaba a destino con las sacas rotas y en muy malas condiciones.

⊙ Los vapores correo jugaron un papel esencial en las comunicaciones postales con Cuba, Puerto Rico y Filipinas.

Edificios, señas de identidad

Todo el cada vez más amplio y complejo entramado postal necesitaba además de una adecuada organización y un buen presupuesto, una imagen representativa acorde con el rigor y la excelencia en el servicio que se pretendían ofrecer. En 1908, don Emilio Ortuño, director general de Correos y Telégrafos, decide la renovación de los antiguos edificios de correos, que debían estar contruidos con belleza, comodidad e higiene por ser de utilidad pública. Para las nuevas casas de correos de las capitales de provincia y poblaciones importantes se publica la R.O. de 10 de mayo de 1908, por la que se organizan las juntas provinciales en las poblaciones con derecho a dichas casas para los trabajos previos, proceso que finaliza con la convocatoria en 1909 de un concurso para oferta de solares públicos y particulares a fin de que las distintas provincias presenten sus propuestas de terrenos disponibles y los precios.

Al igual que las estaciones de tren se construían con la fastuosidad necesaria para mostrar el poder de los concesionarios de las líneas, las casas de correos debían erigirse con intención de mostrar su importancia en la sociedad y construirse en general en lugares destacados y céntricos de la ciudad, con una arquitectura que respondiese a la moda de la época, de carácter nacionalista y regionalista como exaltación de lo español en momentos históricos de grandes pérdidas de territorios ultramarinos y en el orgullo nacional. Y se van levantando nuevos edificios de correos que compiten en estilo y belleza y acogen una gran actividad en su interior. De carácter regionalista destacan la antigua Casa de Correos de Málaga, neomudéjar, construida entre 1916 y 1923, y la Casa de Correos de Vi-

toria, de estilo neoplateresco, levantada en 1919, ambas de Teodoro Anasagasti; también la Casa de Correos de Santander, de estilo montañés, de Eugenio Fernández Quintanilla, de 1927. De carácter neomudéjar-historicista será la singular Casa de Correos de Valencia, obra de 1926 de Antonio Rubio y Marín. En carácter modernista se construye la magnífica Casa de Correos de Madrid (1907-1919) por los arquitectos Antonio Palacios y Joaquín de Otamendi, nacida para sede y distribución de los servicios de correos, telégrafos y teléfonos, que pronto será conocida como Palacio de Comunicaciones, sede hoy del Ayuntamiento de Madrid. Al tiempo que se cierran sus últimas oficinas instaladas desde 1868 en el local de las calles de Carretas y La Paz.

El servicio al público en estas casas-correo comenzaba con los buzones en la fachada para depositar la correspondencia, algunos muy sencillos y otros muy decorados, siendo muy común en ellos la faz de un león con las fauces abiertas por las que se depositaban las cartas. El Museo Postal de Madrid ofrece en su exposición permanente un buen número de bellos ejemplares de buzón. Los edificios presentaban en el interior una gran sala al público, con ventanillas para franquear la correspondencia y pupitres en el centro, donde se podía escribir o pedir la ayuda de escribientes que se ofrecían a trasladar al papel los deseos de aquellos que no sabían escribir. El lugar reservado al trabajo interno de los empleados consistía en la llamada sala de batalla, donde el personal clasificaba la correspondencia corriente, urgente o certificada, además de un patio, a menudo asoportado, donde recalaban los furgones para la carga y descarga de las sacas de correspondencia.

© Publicidad de las Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE). Debajo, clasificación de correspondencia en el negociado de Madrid hacia 1910.



Los buques del servicio postal se convertían en buques-correo, usando la misma bandera que los buques de la armada, añadiendo una “C” a la izquierda del escudo y una “M” a la derecha, iniciales de “correo marítimo”, ambas en azul, también podían lucir el gallardete de los buques de guerra mientras llevaban correspondencia a bordo. Esta consideración, no obstante, no eximía de las fuertes multas por pérdida o perjuicio del correo, como una de 40.000 ptas. impuesta a la Compañía Trasatlántica en 1894 por extravío de una saca con 48 certificados de la administración de correos española con destino a Montevideo, aunque más de una vez fue el propio buque-correo el que se perdió en un naufragio.

A Filipinas el transporte postal español se llevó a cabo con navieras inglesas hasta 1869, año en que se abre el canal de Suez y se acorta el camino, ampliándose



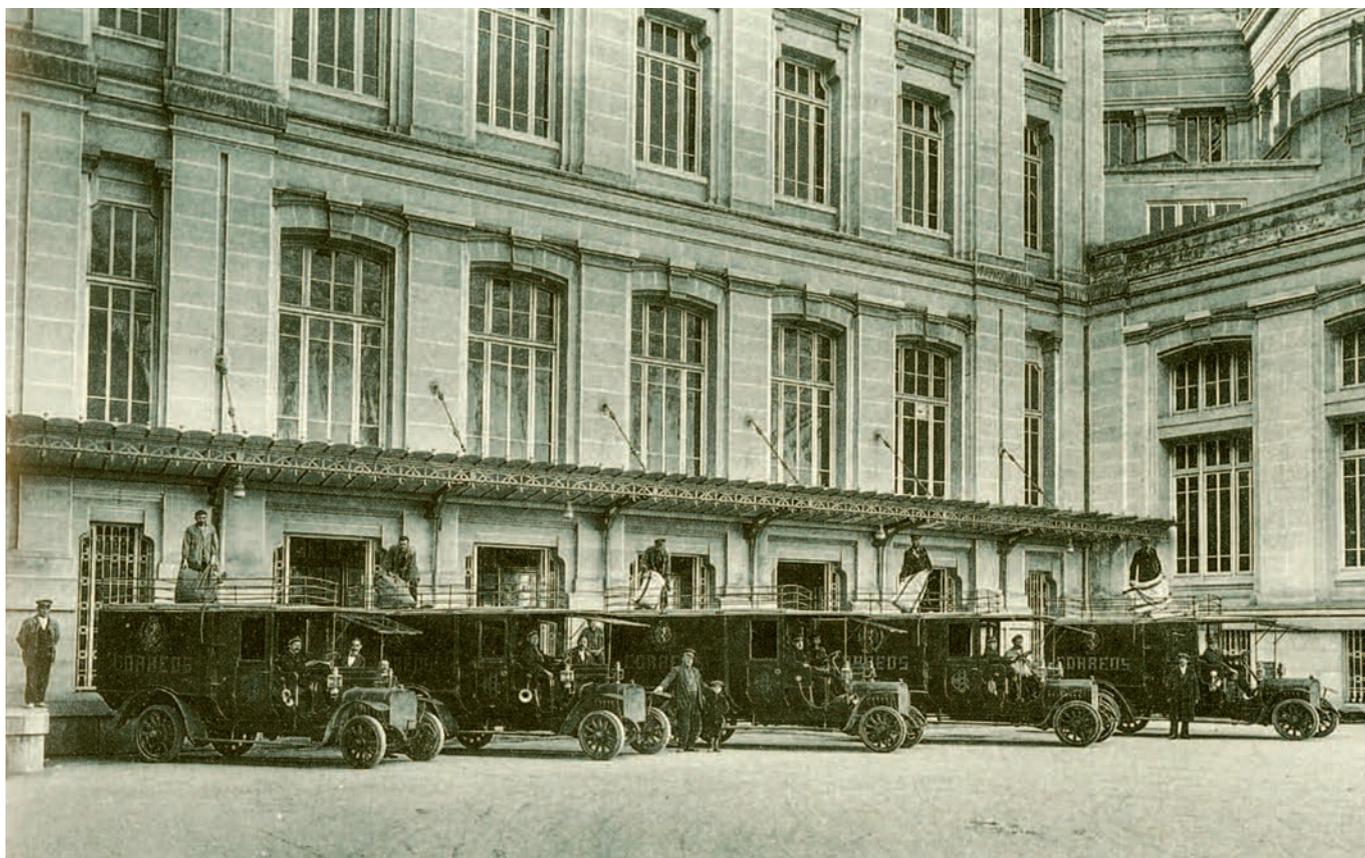
la oferta de empresas y posibilidades para los envíos, que en 1873 se inician con una compañía hispano-británica “Olano, Larrinaga y Cía”. Pero en 1879 se decide efectuar el transporte con empresas nacionales, y en 1880 se adjudica un contrato subvencionado al marqués y financiero valenciano José Campo, que realizará una travesía mensual desde 1880 con sus Vapores-Correo del marqués de Campo desde el puerto de Barcelona a Manila a través de Suez, y también, desde 1881, los servicios entre La Habana, Puerto Rico, Veracruz, Colón y La Guaira. Tras cuatro activos años de fuerte competencia con Antonio López, José Campo terminó traspasando a la Trasatlántica de su competidor una imponente flota y los servicios concedidos. Con la ley de 1909, de Fomento de las industrias y comunicaciones marítimas, la Trasatlántica fue contratada para los viajes mensuales a Cuba-Méjico, Venezuela-Colombia; Buenos Aires; Canarias-Fernando Póo, así como a Filipinas, con 13 viajes anuales. Por su parte, la compañía Isleña Marítima consigue los viajes entre la península y Baleares.

En el caso de las comunicaciones con el norte de África, con rutas establecidas desde 1861, la regularización llega en 1887 con La Trasatlántica que enlazaba Cádiz con Tánger cada dos días y cada quince realizaba también la travesía Málaga-Algeciras-Ceuta-Tánger y, a partir de 1930, los trayectos Málaga-Melilla, Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger. En Tánger, la Dirección General de Comunicaciones estableció el correo entre esta ciudad y Tetuán.

El correo aéreo

El tercer gran aliado de la dinamización del correo será el aeroplano, apenas un poco más tardío que ferrocarril y buques porque, si bien las primeras líneas aeropostales del mundo no surgen hasta el siglo XX, ya en 1859 se había llevado correo oficial en globo en Estados Unidos de Indiana a Nueva York. Por su parte, el aeroplano, que irrumpe en 1903, no protagonizará hasta 1911 el primer vuelo postal de la historia, lo que tendrá lugar en Allahabad (India), con una valija de 6.500 cartas destinada a la fortaleza de Nain. En América, el primer vuelo postal se realizará en 1917 entre Buenos Aires y Montevideo, aunque será finalmente Estados Unidos quien organice una ruta de correo regular en 1918.

Aquí, en España, la fundación del Servicio Postal Aéreo se establece por decreto de 17 octubre 1919, y el primer contrato se realiza ese mismo año con la línea francesa Latécoère que había establecido un vuelo Toulouse a Casablanca. Debido a que las escalas tenían que ser forzosamente muy cortas a causa de la poca autonomía de los aeroplanos de la época, se le contrató el correo para las poblaciones intermedias y costeras



de Barcelona, Alicante, Málaga y Tánger. La concesión despertó muchas reticencias, pues se autorizaba el vuelo a una empresa extranjera por territorio español, por lo que se acotaron rigurosamente la franja por la que podía volar así como la zona excluida.

Estos primeros vuelos los llevó a cabo Latécoère en tres bombarderos biplanos de la I Guerra Mundial modificados, con capacidad sólo para el piloto, dos viajeros

y la saca del correo. En 1920 ya el gobierno español publica un nuevo concurso para el servicio de transporte aéreo conjunto de pasajeros y correo, que ganará la Compañía Española de Tráfico Aéreo (CETA) fundada por Jorge Loring y que obtendrá los intercambios entre Sevilla y Larache, Barcelona y Palma de Mallorca, y Málaga y Melilla. En octubre de 1921, CETA transporta su primer correo aéreo en el biplano De Havilland DH-9C entre Sevilla y Larache. Llevará correspondencia a las tropas españolas en la Guerra en Marruecos.

En 1928, cuando el gobierno de Primo de Rivera nacionaliza el transporte aéreo, las más de 4 compañías existentes entonces se fusionan en la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas S.A. (CLASA), que se encarga del correo aéreo hasta la proclamación de la Segunda República, cuando se sustituye esta compañía por la creada en 1932, Líneas Aéreas Aeropostales Españolas (LAPE), en funcionamiento hasta la Guerra Civil en 1936. Sus aviones enlazaron Madrid con Barcelona, Baleares, Canarias, Valencia, Sevilla, París y Lisboa.

◉ *Coches de reparto en el Palacio de Comunicaciones hacia 1920. A comienzos del pasado siglo las líneas de viajeros por carretera hicieron posible la llegada del correo a la práctica totalidad de los municipios españoles.*



Cartografía postal

El cada vez más frecuente y abundante trasiego de envíos postales requería necesariamente un soporte

⊙ Servicios aereo postales en el aeropuerto de Barcelona y, debajo, funcionarios de Correos cargando correspondencia en un avión de Lufthansa hacia 1934.



Museo Postal



Museo Postal

de itinerarios postales fueron imprescindibles para este nuevo medio de transporte y muy apreciados por viajeros ajenos al correo. Un curioso manuscrito de pequeño tamaño y gran valor es el custodiado en la biblioteca de Correos, escrito hacia 1900, en el que están dibujadas todas las rutas postales tanto principales como transversales, con el registro detallado de itinerario, kilometraje y número de viajes diarios entre un punto y otro.

El correo en la prensa

Una demostración palpable del protagonismo que cobra el correo en la época, es que muchas veces sin querer pasa de ser discreto portador a protagonista cotidiano de noticias en la poderosa prensa liberal de la época, que muy a menudo cita ya las pérdidas o retrasos de la correspondencia con sus multas, ya aplaudiendo el envío a veces heroico de las cartas a las tropas españolas inmersas en continuas guerras coloniales, o ya los avances que hacen otros países en el ramo, a fin de compararlos con el sistema administrativo español y espolear a los responsables a introducir mejoras. Estados Unidos será el modelo funcional preferido por la cantidad de servicios que ofrece a pesar de abarcar un territorio tan amplio, y en 1914, con la reforma del reglamento de correos, se logra el levantamiento del monopolio estatal para el envío de periódicos, facilitándolo también por medios particulares a tenor de lo que ya ocurría en Estados Unidos y otros países europeos. Se argumentaba que si en otros tiempos estaban justificados los monopolios postales “eran innecesarios al presente, y además poco en armonía con los principios que informen la legislación en vigor y regulen la vida moderna”. ●

cartográfico que recogiese las líneas ferroviarias principales, transversales y puntos de intercambio. En 1869 ya se habían cartografiado 43 provincias con los datos aportados por inspectores de correos, ingenieros de caminos y también de los propios carteros, que sirvieron para confeccionar los nuevos itinerarios, tanto ferroviarios como por carreteras y caminos. Estos mapas



Correos y Telégrafos 1936-1992: de dirección general a organismo autónomo

En la senda de la modernización



© Formación de reparadores motorizados de Telégrafos en el patio del Palacio de Telecomunicaciones hacia 1965.

Javier R. Ventosa. Fotos: Museo Postal y Telegráfico

En el medio siglo largo comprendido entre la Guerra Civil y el simbólico 1992 se sientan las bases de la moderna organización postal-telegráfica española. La Dirección General de Correos y Telecomunicación/Telégrafos ejerce durante el franquismo y los primeros años de la democracia, hasta su conversión en organismo autónomo, como motor y actor principal en la evolución que vive el servicio público de correos y telégrafos, desde la normalización posbélica hasta la progresiva modernización de estructuras y medios, adecuándolo a las demandas de una España en transformación y equiparándolo en eficacia a otros países del entorno.

En la Segunda República, el modelo de Correos y Telégrafos venía definido por su función de organización y explotación del servicio postal y telegráfico en régimen de monopolio, adscrito como Dirección General del Ministerio de Comunicaciones y con financiación estatal más los ingresos tarifarios. Este servicio público lo prestaba un colectivo de más de 33.000 empleados (19.000 funcionarios –divididos en cuerpos postal y telegráfico– y 14.000 carteros rurales), a través de redes implantadas en todo el país, formadas en 1935 por unas 9.000 administraciones, estafetas, agencias y carterías rurales, más los enlaces de ferrocarril, carretera y correo aéreo, en el primer caso, y por más de 2.600 oficinas y 50.000 kilómetros de líneas telegráficas en el segundo. Entre ambos configuraban un sistema de comunicaciones desarrollado y razonablemente eficaz en términos de rapidez y regularidad mediante el cual circulaba un tráfico creciente de cartas, tarjetas postales, telegramas y giros telegráficos.

El estallido de la Guerra Civil en julio de 1936 puso este modelo en jaque. La partición del territorio español en dos mitades creó una división en dos administraciones postales y telegráficas, obligadas desde el primer momento a reorganizar sus redes en los respectivos territorios para asegurar las comunicaciones interiores –entre ciudades y con los frentes– y exteriores, que dado su carácter estratégico eran un objetivo militar; en el frente exterior, ambas libraron una batalla por el reconocimiento oficial ante los organismos internacionales. En las dos zonas, incomunicadas entre sí, se reprodujeron efectos como la insuficiencia de personal para atender el servicio, debido a abandonos, envío a filas, destituciones o muertes, la organización de correos de campaña para garantizar las comunicaciones militares y mantener el contacto entre la población civil y el frente allí donde el correo civil no alcanzaba, o la instauración de la censura.

En la zona republicana, la reorganización de la red postal (oficinas, conducciones, enlaces) y telegráfica fue constante debido a la evolución de los frentes, que obligaron a trasladar los servicios centrales de Telégrafos a Valencia (1936) y de Correos a Barcelona (1937), y a fijar en Alcázar de San Juan el centro de líneas ambulantes del ferrocarril, muy dañado por los combates. La compañía LAPE realizó el tráfico aeropostal interior, con pérdida progresiva de líneas, y Air France el exterior. Pese a los esfuerzos por regularizar el servicio, lo cierto es que su eficacia en esta zona decayó según avanzaba la contienda. En la zona sublevada, la reorganización del servicio se encomendó a varios organismos hasta recaer en 1938 en el Ministerio de Orden Público, con sede en Valladolid, y su desarrollo se realizó con normalidad, extendiéndose a los territorios “liberados”. El tráfico postal ferroviario



con Portugal y Francia funcionó en esta zona desde finales de 1936, mientras el correo aéreo interior lo realizaron Hisma e Iberia y el internacional quedó a cargo de Deutsche Lufthansa y Ala Littoria.

El impacto bélico en el sistema postal-telegráfico fue brutal. La guerra destruyó una cuarta parte de la red telegráfica y dañó severamente la infraestructura de Correos, con gran cantidad de edificios destruidos o inutilizados (de las 1.300 administraciones y estafetas de 1935, solo 760 operaban en 1940) y la red ferroviaria muy deteriorada. También los cuerpos de Correos y Telégrafos quedaron diezmados por efecto de la contienda (770 funcionarios de Correos –casi el 6% de la plantilla de 1936– perecieron y otros 2.000 empleados de Comunicaciones se exiliaron) y de las depuraciones en ambos bandos. Acabada la guerra, el tráfico postal interior se situó por debajo del nivel prebélico (521 millones de objetos postales en 1940 frente a 800 millones en 1935) y el internacional cayó aún más. Algo similar ocurrió con el telegráfico.

Etapa autárquica

En la posguerra, caracterizada por la penuria económica y el aislamiento internacional, los servicios postales y telegráficos vivieron una etapa de gran precariedad de medios. La reconstrucción de la infraestructura postal y telegráfica dañada fue lenta y el transporte de correspondencia era deficiente, con una red ferroviaria limitada (el correo con Francia solo se podía hacer por Irún), exiguos medios por carretera (se recurrió a vehículos militares y de industrias lácteas hasta que se normalizó el servicio de autobuses de línea) y práctica paralización del correo aéreo; en el lado positivo, en 1943 se crearon oficinas marítimas ambulantes Península-Canarias. También hubo gran precariedad de efectivos, debido en parte a los procesos de depuración política contra una plantilla que se había mostrado más proclive a la República: un tercio de los cuerpos postales y telegráficos sufrió la represión profesional, con traslados forzosos, inhabilitaciones y se-



paración del servicio. Esta situación se trató de compensar con oposiciones, realizadas con criterios más políticos que técnicos, que no cubrieron todas las vacantes dado que esta profesión, esforzada y mal pagada, pese a los programas sociales y asistenciales, ya no era atractiva. Pese al esfuerzo del personal, que vivía malas condiciones laborales y prolongación de jornadas, el servicio tuvo un funcionamiento irregular, con retrasos habituales de unos envíos sometidos a la censura. Hacia 1948 se recuperaron los niveles prebélicos de tráfico postal y telegráfico.

La etapa autárquica, no obstante, dejó sentadas las bases de la organización de Correos y Telégrafos en las décadas siguientes. Con la reorganización de la Administración franquista, las competencias del extinto Ministerio de Orden Público se transfirieron a Gobernación, de cuya Subsecretaría pasó a depender la nueva Dirección General de Correos y Telecomunicación,

⊙ *La Guerra Civil causó cuantiosos daños en la red postal y telegráfica y llevó a la creación de dos administraciones postales diferentes a cada lado del frente. Sobre estas líneas, guardias de asalto y funcionarios de Correos parapetados en el Palacio de Comunicaciones.*



⊙ Coche correo en Vinianzo hacia los años 50. Debajo, reparto en ciclomotor junto al Palacio de Comunicaciones de Madrid. A la derecha, envío postal en unos de los buzones del Palacio de Comunicaciones.



adscripción que mantendría hasta el final del régimen. Desde el inicio, el cargo lo ocuparon directores generales de perfil más político que técnico, de gran longevidad laboral (entre 1944 y 1978 solo hubo tres). La estructura del organismo, típicamente ministerial, muy centralizada y con una configuración burocrático-jerárquica, se dividió en dirección general, secretaría general y jefaturas principales de Correos y de Telecomunicación, encargadas de explotar el servicio en régimen de monopolio. La organización periférica se mantuvo inalterable, con redes territoriales agrupadas en categorías (administraciones principales en capitales de provincia, estafetas y sucursales en núcleos importantes, agencias postales y carterías rurales en el resto del territorio, en el caso de la posta; y jefaturas de zona, centros provinciales, secciones y estaciones, en el telégrafo). Respecto a la plantilla, reorganizada por ley en 1945, al final de la década Correos empleaba a



13.000 funcionarios (clasificados en cuerpos técnico, auxiliar, carteros y subalternos), más otros 16.000 rurales, superando a los efectivos telegráficos, siempre más reducidos.

Años de reactivación

Los nuevos aires de los años 50 traen también la normalización del servicio, que inicia la reactivación. Uno de los primeros hitos de esta etapa fue el VI Congreso de la Unión Postal de las Américas y España (UPAE), celebrado en el Palacio de Comunicaciones de Madrid a finales de 1950, con el que el régimen dio un paso relevante hacia el final de su aislamiento, sancionado al poco por la ONU. En el ámbito legislativo, en 1953, durante la etapa de Luis Rodríguez Miguel como director general, se aprueba la Ley de Reorganización del Correo, que reforma las estructuras administrativas y procedimientos del servicio, crea el Consejo Postal y eleva las tarifas de franqueo. También establece un plan de dotaciones para modernizar la infraestructura postal (mejoras en material ferroviario, primeras motos



© Cartero hacia mediados de los 50 y, al lado, estafeta en el interior de los desaparecidos almacenes comerciales Galerías Preciados de Madrid.

en el servicio rural, nuevas oficinas y mecanización del servicio en Madrid y Barcelona). En telégrafos, la red nacional inicia su modernización con el servicio télex, en coexistencia con una red telefónica de mayor capacidad, también monopolizada por el Estado. Todos estos avances ayudan a canalizar el crecimiento del tráfico postal y telegráfico, que en algo más de una década se duplica. Para atender esta expansión se aumenta la plantilla postal –casi 17.000 funcionarios en Correos al final de la década– y se mejoran sus condiciones mediante la Ley de Dotaciones de 1959, que eleva los sueldos más bajos y prima la productividad.

El desarrollismo de los años 60 en España, con altas tasas de crecimiento, liberalización económica y dinamismo social, incide directamente en el sector postal y telegráfico, que continúa su fase expansiva y abre la puerta a las reformas. La más relevante, aprobada con

Manuel González al frente de la dirección general, es la Ordenanza Postal, de mayo de 1960, que establece los criterios para desarrollar el servicio y que será la base del ordenamiento postal en España hasta finales de siglo. Esta norma redefine el marco del correo en todos sus ámbitos: servicios postales (reclasifica los tipos de correspondencia) y bancarios (amplía los servicios de Caja Postal), franqueros y tarifas, así como medios (mejora la coordinación del transporte), organización (reclasificación de oficinas postales, creación del Instituto de Estudios Postales) y personal de la Administración Postal (modelo de carrera de los cuerpos postales). Aunque confirma el monopolio postal en manos del Estado, fija algunas excepciones que liberalizarán de hecho el correo urbano y algunos servicios de paquetería, asumidos desde entonces por empresas privadas.

Tráfico postal en España (en millones de objetos)

	1935	1941	1948	1955	1960	1970	1975	1980	1990
Nacional	770,2	610,5	953,3	1.246,1	2.139,9	3.441,9	3.881,1	4.568,4	5.277,6
Internacional	177,9	79,1	65,3	176,3	286,9	626,7	758,4	600,0	588,9
Total	948,1	689,6	1.018,6	1.422,4	2.426,8	4.068,6	4.639,5	5.168,4	5.866,5

Fuente: 'El servicio de Correos durante el régimen franquista (1936-1975)' y elaboración propia.

Una vida en común con Caja Postal

La historia de la Caja Postal de Ahorros está íntimamente ligada a Correos. Creada en 1909 por la Ley de Bases para la Reorganización de los Servicios de Correos y Telégrafos como entidad destinada a "recoger las economías más modestas y fomentar con el pueblo la práctica del ahorro", empezó a funcionar en 1916 con la aprobación de su reglamento. Para llevar a cabo su actividad de servicios bancarios (cartillas de ahorro y giros) fue autorizada a utilizar la red de oficinas de Correos, lo que permitió su rápida implantación en todo el territorio, llegando allí donde los bancos no tenían sucursales. Poco antes de la Guerra Civil ofrecía sus servicios en 1.300 oficinas. En las décadas siguientes amplió su actividad a los servicios financieros y de crédito, alcanzando un gran desarrollo en número de clientes, porcentaje del ahorro nacional captado y beneficios, que la situaron entre las entidades financieras más rentables.

A partir de los años 70 se desligó progresivamente de Correos: primero, con un nuevo estatuto, en 1972, que la configuró como Caja de Ahorros del Estado y la autorizó a crear su propia red de oficinas, aun manteniendo su presencia en la red postal mediante una contraprestación económica; posteriormente, en 1977, con el cambio de su marco jurídico para convertirse en organismo autónomo de carácter comercial. En esa época también trasladó sus oficinas centrales desde Cibeles a la calle Recoletos.

En 1991, la Caja Postal de Ahorros fue convertida en sociedad estatal y separada definitivamente de Correos para integrarse en la corporación de banca pública Argentina. Un año después, en virtud de un convenio, se permitió a Caja Postal seguir utilizando la red postal para explotar productos bancarios y financieros, etapa que se prolongó hasta 1998, cuando Deutsche Bank se hizo cargo de esta actividad.



© Reparto a domicilio hacia 1962. Debajo., cartero rural en los primeros años 60.



Es en esta década cuando, bajo el impulso del I Plan de Desarrollo (1964-1967), se introducen en el correo los principales avances técnicos en la mecanización del servicio, especialmente en la clasificación, que permiten tratar con rapidez el creciente volumen de cartas. También se mejora el transporte con nuevo material ferroviario (trenes postales ambulantes a Barcelona,

Cádiz y Hendaia) y de carretera, y se amplían los destinos nacionales para el correo aéreo (siempre en manos de Iberia) y con América para el marítimo. Otros avances en la distribución postal son la división de las grandes ciudades en distritos y, a partir de 1962, la instalación de casilleros en las casas de vecinos. En el telégrafo se aborda la automatización de la red, con nuevas centrales, equipos y enlaces que amplían el servicio télex a todas las provincias y la integración del servicio géntex, que establece la conexión directa con 60 ciudades y reduce el envío de telegramas a minutos. Con objeto de reducir costes, además, se impulsa la fusión de oficinas de Correos y Telégrafos para ofrecer ambos servicios en una sola dependencia. Al final de la década, el tráfico postal suma más de 3.000 millones de objetos/año y el telegráfico vive su última época dorada. En plantillas, Correos emplea en esta década a casi 22.000 funcionarios y Telégrafos a unos 9.000.



El tren correo entra en vía muerta

El 30 de junio de 1993 partió de la estación de Chamartín (Madrid) la última expedición ambulante de Correos en ferrocarril. Se ponía así punto final a casi 140 años de viajes para trasladar la correspondencia de un punto a otro de la Península mediante un modo de transporte, el tren correo, que revolucionó las comunicaciones postales en el XIX y ejerció de columna vertebral del servicio postal durante todo el siglo XX pero que, en la recta final de este siglo, sucumbió ante la mayor rapidez de otros modos. Con este cambio estratégico, recogido en el Plan de Transporte de Correos de 1992, la compañía sustituyó la tradicional red ferroviaria radial con origen en Madrid, considerada una rémora para el transporte postal en una época que demandaba mayor urgencia en los envíos, por una estructura más ágil y rápida, basada en la carretera. Este plan trasvasó progresivamente durante 18 meses los envíos interprovinciales de la línea básica de Correos (correspondencia) hacia la carretera, aunque la línea económica (impresos, publicidad) aún se transportó durante algunos años en trenes contenedores.

Con la desaparición del modo ferroviario se eliminó también el cometido del personal ambulante, colectivo de 1.300 profesionales encargado de clasificar la correspondencia a bordo de coches-correo o estafetas, durante trayectos nocturnos, y de entregarla para su reparto en las estaciones donde paraba el tren. Era un trabajo sacrificado, sobre todo por lo ajustado de los horarios de entrega y recogida del correo, y no exento de peligros, aunque sus plazas eran muy codiciadas al estar bien remuneradas.

La eliminación de los trenes correo dejó en vía muerta el parque móvil de Correos, que llegó a tener cinco trenes postales (con rutas diarias a Galicia, País Vasco, Cataluña, Levante y Andalucía) y que en 1992 disponía de 164 coches correo (para clasificación) y 69 furgones (solo para transporte). Las últimas 74 unidades pasaron a la situación de apartado, se dieron posteriormente de baja y comenzaron a venderse como chatarra, aunque se preservaron algunas.

Cambios en los años 70 y 80

En los años 70, España afronta una etapa de profundos cambios políticos, de consolidación de su desarrollo y también de crisis económica, en la que el tráfico postal (en su mayoría de tipo comercial) no deja de crecer (12 millones de objetos al día en 1970) y el telegráfico se estanca. A comienzos de la década, la Dirección General de Correos y Telecomunicación, bajo mandato de León Herrera, constituía una notable organización (50.000 empleados distribuidos en 13.000 oficinas) que había conseguido desarrollar un servicio público maduro, aunque históricamente deficitario. Desde la Administración se impulsan en esta etapa nuevos plan-



teamientos para dotar al servicio de un carácter más empresarial y reducir su dependencia del gasto estatal, ideas que subyacen en la reorientación de estructuras y métodos incluidos en la reestructuración de la propia dirección general (1974) y en el III Plan de Desarrollo (1972-1975).

Este Plan potencia la modernización de Correos iniciada en la pasada década, con importantes programas de construcción de oficinas en nuevos barrios (se abre o se remodela una oficina cada cuatro días), de mecanización de procesos de clasificación (se sustituyen operaciones manuales de matasellado y clasificación por otras automáticas, se construyen centros de clasificación y de tránsito postal) y de mejora de la admisión y entrega. También se refuerza la red de transporte interprovincial, en su mayor parte a cargo de ambulantes ferroviarios, pero con una flota creciente para las conducciones por carretera (más de 7.000 vehículos, aún con 2.400 bicicletas en el servicio rural) y nuevas ciudades enlazadas por correo aéreo. Todas estas actuaciones agilizan el servicio postal en la segunda mitad de la década. En telecomunicaciones, en estos años se

⊙ Carga de un furgón postal en 1970. Debajo., carteros con esquís repartiendo la correspondencia en el valle de Valdeón hacia 1972.

© Clasificación de correspondencia en el Palacio de Comunicaciones y, debajo, cartero rural en las navidades de 1980.



completa la automatización de la red telegráfica y se amplía la capacidad de las redes télex y géntex, cada vez con más oficinas. Por su parte, la Caja Postal de Ahorros crece con nuevos servicios (cheque y cuenta corriente postal) y sucursales independientes hasta convertirse en la octava entidad financiera del país. Todos estos servicios los presta una plantilla que en 1975 ya es el mayor colectivo laboral de la Administración (con la incorporación de nuevos carteros, Correos supera los 27.000 funcionarios, doblando a los

de Telecomunicación). También es de los más reivindicativos, como reflejan las protestas y huelgas en demanda de derechos políticos, sindicales y económicos que se suceden durante casi toda la década.

La etapa política surgida tras la muerte de Franco abre nuevas perspectivas para España y para el sector de las comunicaciones, que debido a las demandas de una sociedad cada vez más dinámica evoluciona hacia una fuerte diversificación, definida por el intercambio masivo de correspondencia entre administraciones, empresas y particulares (auge de servicios urgentes, envíos empresariales y publicidad) y el declive del telégrafo y el télex, desbordados por el teléfono y los nuevos servicios de telecomunicaciones, tendencias que se acentuarán en las próximas décadas. Fruto de la reorganización de la Administración Pública en este periodo es la nueva adscripción orgánica de la dirección general, encuadrada durante casi 40 años en Gobernación y que en 1977 pasa a depender del nuevo Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Ese mismo año, la Caja Postal de Ahorros se transforma en organismo autónomo. En materia de personal también se produce un histórico punto de inflexión con la Ley 75/1978, de Cuerpos de Correos y Telecomunicación, que reordena los cuerpos y escalas en una nueva clasificación (establece cinco cuerpos generales y cuatro técnicos, delimitando sus funciones, y declara extinguidos o a extinguir 16 cuerpos y escalas). Esto supone la fusión de los antiguos cuerpos de Correos y Telégrafos, con más de un siglo de trayectorias separadas y con personalidades propias, en un nuevo cuerpo técnico en materias postales y de





El declive de la telegrafía

Surgida en España en 1855 y con gran demanda en el primer tercio del siglo XX, la telegrafía jugó un papel destacado en las comunicaciones en la Guerra Civil, aunque pagó un elevado precio: la contienda destruyó la cuarta parte de la red telegráfica, tanto de líneas (53.381 km en 1935 y 40.224 km en 1940) como de oficinas (2.680 en 1935 y 1.941 en 1940), y el tráfico interior cayó en similar proporción (de 8,5 millones a 6,1 millones de telegramas cursados). Una vez normalizado el servicio, el tráfico comenzó a crecer y alcanzó su techo a mediados de los 50, con más de 20 millones de telegramas, radiotelegramas y giros cursados. Sin embargo, las técnicas telegráficas apenas habían variado en décadas (los aparatos Baudot y Morse convivían en esta etapa con los teletipos) y la red apenas se renovaba, en contraste con el vigoroso desarrollo de la red telefónica, el sistema de comunicaciones que acabaría imponiéndose.

La aparición en 1954 del servicio télex, que conectaba a los abonados mediante teleimpresoras, supuso la primera gran modernización de la red telegráfica, renovada con sistemas de alta frecuencia (circuitos, módems, centrales automáticas de conmutación) que mejoraron las comunicaciones. Este servicio, que incluía la modalidad de envío de telegramas entre abonados, tuvo un desarrollo espectacular y fue durante años la principal fuente de ingresos de la red, hasta que decayó en 1987. Otro hito modernizador fue la implantación en 1964 del servicio géntex, sistema de conmutación de mensajes por la red télex que intercomunicó por primera vez a más de 60 ciudades españolas de forma directa, sin escalas, reduciendo a minutos el tiempo de envío de un telegrama. En poco tiempo captó el 60% de los telegramas expedidos. Pese a estas innovaciones, el tráfico telegráfico se estabilizó a partir de los 60 en torno a 10 millones de telegramas/año debido al desarrollo del télex y a la masiva extensión del teléfono: a medida que crecía el número de hogares con este sistema, decrecía el uso del telegrama. Esta tendencia prosiguió en los 70, pese a completarse la automatización de la red telegráfica, y se acentuó aún más en los 80, coincidiendo con nuevos avances en las prestaciones telefónicas (fax y redes de transmisión de datos). A finales de esta década el número de telegramas/año había bajado a 7 millones

En los años 90, las líneas de hilo eléctrico habían dado paso a avanzados sistemas de transmisión (radioenlaces, fibra óptica y comunicaciones por satélite), pero el telégrafo ya había perdido la batalla con el teléfono, convertido en el medio habitual de comunicación. La expansión de Internet (y del e-mail) redujo al telegrama a un producto residual y limitado a comunicaciones que requiriesen certificación oficial del mensaje. No obstante, el telegrama ha aprovechado la tecnología que aceleró su caída para reinventarse, trasladando el servicio a Internet. Desde 2003, el mensaje escrito que durante casi 150 años viajó a través del hilo telegráfico se puede enviar online desde cualquier ordenador.



telecomunicación. La norma fija la plantilla en 43.000 funcionarios, integra a 12.000 carteros rurales e implanta la promoción interna.

Los años 80, que son los de la incorporación de España a las Comunidades Europeas, registran nuevos cambios organizativos en la dirección general para adecuarse a la cambiante realidad del sector. En 1985 se crea en el ministerio una Secretaría General de Comunicaciones, con rango de subsecretaría, dividida en dos direcciones generales (Correos/Telégrafos y Telecomunicaciones), con campos de actuación muy delimitados: servicios postales y telegráficos en el primer caso y telecomunicaciones civiles en el segundo, además de tutela del organismo autónomo Caja Postal de Ahorros. En esta etapa se mantiene el ritmo inversor en infraestructura postal para afrontar el aumento del tráfico, destacando los nuevos centros de clasificación en Madrid (Chamartín y Barajas, que descongestionan la ingente labor del Palacio de Comunicaciones), Barcelona, Sevilla, Valencia, Bilbao y Zaragoza, que acogen el 70% del correo nacional. También se abren oficinas, almacenes y pabellones postales, al tiempo que se com-

⊙ Franqueo de paquetes postales y zona de clasificación automática en el Palacio de Comunicaciones hacia finales de los 80.

© Repartidor motorizado hacia mediados de los años 90.



pleta la integración de servicios telegráficos y postales en localidades donde existían oficinas separadas. Otros hitos en el proceso modernizador son el inicio del servicio Postal Express (1981), la adopción del código postal para clasificar la correspondencia (1982), la adquisición de dos Aviocar para el servicio aeropostal (1983-1984), la implantación del carrito de reparto (1989) y la informatización de toda la red de oficinas (1990). Al final de la década, la plantilla supera los 64.000 efectivos, entre funcionarios (más de dos tercios), laborales y contratados.

Conversión en organismo autónomo

La profunda evolución del sector postal español en estos años, caracterizada por elevados volúmenes de tráfico (se envían por primera vez 5.000 millones de objetos/año), mayor urgencia y especialización en los envíos o presencia de operadores privados en parcelas de un mercado teóricamente restringido, no fue acompañada al mismo ritmo por Correos y Telégrafos, cuyas estructuras administrativas y procesos operativos eran poco eficaces para actuar en un mercado cada vez más exigente. Para hacer frente a esa realidad, la Administración crea en 1991 el organismo autónomo Correos y Telégrafos, estructura de carácter comercial, dotada de nuevo estatus jurídico, estructura empresarial e instrumentos de gestión más flexibles, con la que se pretende mejorar la calidad del servicio público y dar respuesta a los nuevos modelos de gestión que demanda

la CE. El nuevo organismo, que comienza a operar en 1992, supone la desaparición de la histórica dirección general, cuyas competencias, medios y personal hereda, aunque permanece adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Con el nuevo estatus jurídico, no obstante, la organización postal-telegráfica comienza a marcar distancias de la estructura del Estado, abriendo la puerta a un modelo más empresarial y con autonomía de gestión.

El nuevo organismo autónomo, dirigido por Luis Egusquiza, plantea una profunda renovación de estructuras, estrategias y cultura de trabajo para implantar un modelo de gestión más ágil, nuevos mecanismos de control económico para tender al equilibrio financiero, la racionalización de procesos y la redefinición de la logística de operaciones, así como un nuevo concepto de servicio postal basado en una estrategia de calidad integral. El principal instrumento para ello es el Plan de Organización Industrial (1992-1995), dotado con importantes inversiones, que transformará en el medio plazo el modelo de la antigua dirección general, con medidas como la redefinición territorial de zonas operativas, la reorganización del transporte (se abandona el ferrocarril), la automatización en el procesado o la reclasificación de los productos postales, entre otros. En suma, una reforma de calado que busca la extensión y mejora del servicio postal, y que será la primera de las grandes transformaciones que vivirá el organismo en los años siguientes, coincidente, además, con el traslado de los servicios centrales desde el histórico Palacio de Cibeles a la calle Aduana. ●



Correos ha entrado con fuerza en este siglo en el pujante negocio de la paquetería vinculada al e-commerce nacional e internacional.

En la imagen, Centro de Tratamiento Internacional de Barajas.

Javier R. Ventosa. Fotos: Archivo Gráfico Correos

Durante los últimos 25 años, Correos ha moldeado su modelo empresarial para adaptarse de forma innovadora a los profundos cambios provocados por las nuevas tecnologías y la liberalización del mercado postal. En este proceso de transformación continua, la empresa ha evolucionado en personalidad jurídica, estructuras, operativa, oferta y plantilla, hasta convertirse en un grupo que hoy opera en el moderno mercado postal y de paquetería combinando la actividad tradicional con una orientación creciente hacia las nuevas comunicaciones de la era digital.

En la primera mitad de los años 90, el organismo autónomo Correos y Telégrafos acomete un proceso modernizador, a través del Plan de Organización Industrial (1992-1995), destinado a sustituir el antiguo modelo de la dirección general, basado en estructuras administrativas y procesos operativos poco eficientes, por otro de carácter más comercial, con nuevas estrategias, una gestión más ágil y orientado al equilibrio financiero. El objetivo es reforzar su capacidad para extender y mejorar el servicio que presta en un mercado postal definido por grandes volúmenes de correspondencia (4.415 millones de objetos en 1996), importancia creciente de la mensajería/paquetería y decreciente de la telegrafía. Es un mercado monopolizado en el que proliferan operadores privados en varios ámbitos (publicidad directa, correo urbano –autorizado desde 1960, es la parte más rentable del mercado–, correo internacional

urgente, paquetería urgente), y que está abocado a la apertura total para integrarse en el mercado postal único que propugna la CE. En este marco desarrollan su labor los 66.000 empleados de Correos y Telégrafos, organismo que trata de sacudirse el déficit con la bajada de tarifas, muy orientado a los productos postales tradicionales y que ahora canaliza sus envíos a la carretera tras suprimir el correo por ferrocarril.

Bajo el influjo liberalizador europeo, Correos y Telégrafos cambia en 1997 su estatuto de organismo autónomo por el de entidad pública empresarial, fórmula que le permite actuar con mayor agilidad en un entorno de mercado y generar ingresos propios que costeen su actividad, manteniendo su adscripción orgánica a la Administración (primero en el Ministerio de Obras Públicas y Medio Ambiente y, a partir de 1996, en Fomento). Este cambio precede al primer plan estratégico de Correos (1998-2000), elaborado en la etapa de



Inversiones en innovación

El inicio de la apertura del mercado postal, en 1998, marcó el arranque del mayor esfuerzo inversor en la historia de Correos para actualizar sus estructuras. La parte principal de este esfuerzo recayó en los programas de modernización de infraestructuras (adquisición y renovación de oficinas), automatización e informatización, dotados con más de 1.800 M€ en los primeros planes estratégicos. El de mayor impacto en la operativa postal, ya que limitó el trabajo manual, fue la construcción y puesta en servicio, entre 2003 y 2007, de 17 Centros de Tratamiento Automatizado (Madrid-Vallecas, Bilbao, Valencia, Oviedo, Tenerife, Vitoria, Barcelona, Sevilla, Málaga, Valladolid, Santiago, Zaragoza, Granada, Palma, Mérida, Las Palmas y Alicante), que cubrieron todo el territorio. Con estos centros –que actualmente ya son 18 por la puesta en marcha de uno más en Barcelona–, equipados con máquinas que clasifican 40.000 envíos/hora, el porcentaje de clasificación automática de envíos pasó del 16% al 80% (hoy es ya del 95%), mejorando así la calidad del proceso y los plazos de entrega.

En paralelo, Correos implementó el Plan Integra (2004-2008), una revolución tecnológica que supuso la implantación de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) en la infraestructura y en los procesos operativos y de gestión del organismo. La iniciativa dotó a Correos de innovadoras herramientas para mejorar la calidad y eficiencia del servicio. Como hitos del Plan destacan el Sistema de Gestión Integral de Envíos (SGIE), para el control en tiempo real del proceso postal desde el tratamiento hasta la distribución; el sistema único de admisión y venta (Iris 6); la pionera tecnología de identificación por radiofrecuencia pasiva (RFID) para el control de calidad de los envíos; y el equipamiento de la red de carteros, a partir de 2005, con terminales PDA. En los tres últimos años estos dispositivos se han sustituido por un nuevo modelo similar a los smartphones con nuevas funcionalidades y Correos se ha convertido en uno de los primeros operadores postales del mundo que tiene a todos sus carteros trabajando con dispositivos móviles.



José Ramón Esteruelas, que introduce medidas de racionalización y moderniza la infraestructura. Son pasos previos de cara a la liberalización del mercado postal europeo, con la que la CE quiere acabar con los monopolios estatales e introducir la competencia entre operadores privados, proceso lanzado en 1997 por la directiva 97/67, traspuesta al ordenamiento español en 1998 a través de la ley del Servicio Postal Universal y de Liberalización de los Servicios Postales. Esta ley encomienda a Correos la prestación del Servicio Postal Universal (SPU), que garantiza una oferta regular de servicios de calidad, a precio asequible y con cobertura nacional, reservándole algunos ámbitos aún monopolizados (envíos interurbanos de menos de 350 gramos de peso, giro) y abriendo el resto a la competencia. Es, por tanto, una liberalización parcial dentro de un proceso gradual que se completará por etapas. La norma atribuye a la subsecretaría de Fomento la regulación del sector, potestad hasta ahora ejercida por Correos, y reordena el mercado mediante autorizaciones y un registro de empresas postales.

Las medidas liberalizadoras introducen nuevas reglas del juego en un sector que a finales de siglo evoluciona

⊙ Casillero automático de entrega de paquetes CityPaq, solución de Correos instalada en lugares públicos para facilitar la recepción de las compras online. En la foto inferior, antenas del sistema de identificación por radiofrecuencia (RFID) en el Centro de Tratamiento Automatizado de Vallecas (Madrid).





© A partir de 2003, Correos realizó importantes inversiones para automatizar sus sistemas de tratamiento postal. En la imagen, máquina de clasificación automática de envíos.

con rapidez al ritmo de la globalización, la expansión del comercio y las comunicaciones, los avances tecnológicos (Internet) y la diversificación de la demanda hacia servicios especializados, factores que impulsan la expansión de operadores locales y empresas logísticas enfocadas al mundo de la empresa. Para adaptarse a este entorno competitivo, Correos, que estrena web en 1998, comienza a diversificar su actividad a partir de 1999 con la entrada en los negocios de la paquetería exprés (adquisición al operador público galo de Chronopost, rebautizada como Chronoexpres) y del mundo digital (nueva filial Correo Híbrido para gestionar acciones de comunicación masiva para empresas), así como con la creación de Correos Telecom para explotar la red de telecomunicaciones, perfilando con ello la futura estructura del grupo. Su principal actividad, no obstante, sigue siendo el correo tradicional, segmento en el que posee el 95% del mercado. En 2000, cuando se completa el traslado de la sede al Campo de las Naciones, Correos cierra su primer ejercicio sin pérdidas.

Correos, Sociedad Anónima Estatal

La conversión en 2001 de la entidad pública empresarial en la nueva Sociedad Anónima Estatal Correos y Telégrafos S.A. es el paso final en la evolución del estatus jurídico –tercero en una década– para adaptarse a la liberalización postal en el tránsito al siglo XXI. La nueva sociedad, de capital público y titularidad exclusiva del Estado, regida por el derecho privado salvo en materias presupuestarias y financieras, asume las funciones de la entidad empresarial y opera con la flexibilidad y la autonomía de gestión necesarias para competir con eficacia en el mercado. Esta fórmula jurídica, empleada por los operadores públicos de la UE y vigente hasta hoy en España, permite a Correos mantener el equilibrio entre su papel como operador público al servicio del interés general (Servicio Postal Universal) y su funcionamiento en un mercado parcialmente liberalizado. La sociedad mercantil estrena un singular modelo mixto de personal (funcionarios y personal laboral), manteniendo su condición y derechos a los más de 40.000 funcionarios de la plantilla (el 60% del total), que continúan vinculados al ámbito del personal público a través del Ministerio de Fomento, aunque Correos deje de estar adscrito a la Administración. Desde entonces, el personal de nuevo ingreso ya no tendrá la condición de funcionario, categoría que disminuirá paulatinamente.

Con objeto de hacer de la nueva Sociedad Anónima Estatal una empresa competitiva y con equilibrio financiero, la dirección de Correos aprueba el plan estratégico 2001-2003, que introducirá profundos cambios en su organización y procesos operativos, con nuevos principios de gestión basados en la rentabilidad. El plan, implementado bajo el mandato de Alberto Núñez Feijóo, impulsa un cambio estratégico para superar los puntos débiles de Correos –excesiva dependencia del negocio postal tradicional (94% del negocio, frente al 76% de los operadores públicos europeos), escaso grado de tecnificación e insuficiente orientación al cliente–, fortalecer el Servicio Postal Universal y posicionar a la empresa en el pujante segmento de la paquetería. El motor del cambio es un potente programa inversor, estructurado en planes de infraestructuras, automatización e informatización, dotado con 1.000 M€, con el que Correos renovará su red de oficinas, ampliará la flota de vehículos y, sobre todo, automatizará el tratamiento de correspondencia con 17 nuevos centros logísticos que cubrirán todo el territorio. También se apuesta por el entorno *online* con la creación de una unidad *e-business* para estudiar el mercado de Internet y la apertura de la oficina postal virtual en su web como canal para enviar cartas, postales, giros, telegramas y burofaxes desde el ordenador. Para proyectar externamente el cambio de la compañía, se implanta una nueva



imagen corporativa, con el amarillo y el azul como señas de identidad, y el nombre único de “Correos” como marca comercial.

La implantación del plan coincide con una etapa de estancamiento en el volumen de envíos que gestiona la Sociedad, debido a la consolidación de los operadores privados –más de 2.000 empresas en el ámbito local y la primera de alcance nacional–, a la nueva fase de liberalización dictada por la CE –el correo de más de 100 gramos se abre a la competencia en 2003– y, sobre todo, al efecto sustitución causado por el *e-mail*, que cambia el tradicional hábito de enviar cartas. Pese a todo, el plan avanza en la modernización de procesos operativos (a su término hay 11 centros de tratamiento en servicio, que gestionan el 65% de los envíos, y el 80% de las cartas se entrega en menos de 48 horas), en la mejora de medios de transporte y en la configuración de una oferta diversificada (que en 2003 comprende servicios básicos, urgentes, paquetería, empresariales, financieros, telecomunicaciones y otros), con productos postales de valor añadido (notificación telemática segura, carta urgente/burofax con seguimiento electrónico y paquetería Prisma para empresas) y otros parapostales que se comercializan en las oficinas multiservicio. Como consecuencia del esfuerzo, Correos prolonga la etapa de beneficios hasta el final del plan. En el plano del personal, en 2003 se sientan las bases para el nuevo modelo de recursos humanos, con la entrada en vigor del convenio colectivo para personal laboral y, bajo la presidencia de Víctor Calvo-Sotelo, el acuerdo para consolidar 10.000 empleos.

El nuevo rumbo de la empresa se consolida en el siguiente trienio con el plan estratégico 2004-2006, de carácter continuista, llevado a la práctica en tiempos de José Damián Santiago. El plan, basado en objetivos como calidad, eficiencia, diversificación y flexibilidad, busca afianzar a Correos como operador postal de referencia y elevar la rentabilidad del negocio, en el que la sociedad gestiona más de 5.300 millones de envíos en 2005. Para ello se mantiene el ritmo inversor (más de 800 M€), destinado a expandir y renovar la red de oficinas y de reparto urbano (el objetivo es tener al 90% de la población urbana a 15 minutos de una oficina postal), así como a culminar el plan de automatización. También apuesta por la innovación al implantar las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) en la gestión y en los procesos operativos (Plan Integra) como pilar del negocio futuro. La oferta comercial se amplía en esta etapa con nuevos productos y servicios en paquetería urgente, negocio *online* y oficinas multiservicio, mientras se potencia a través de la web el negocio bancario con BanCorreos, la marca financiera propia nacida en 2006 fruto del acuerdo que existía con Deutsche Bank desde 1999.

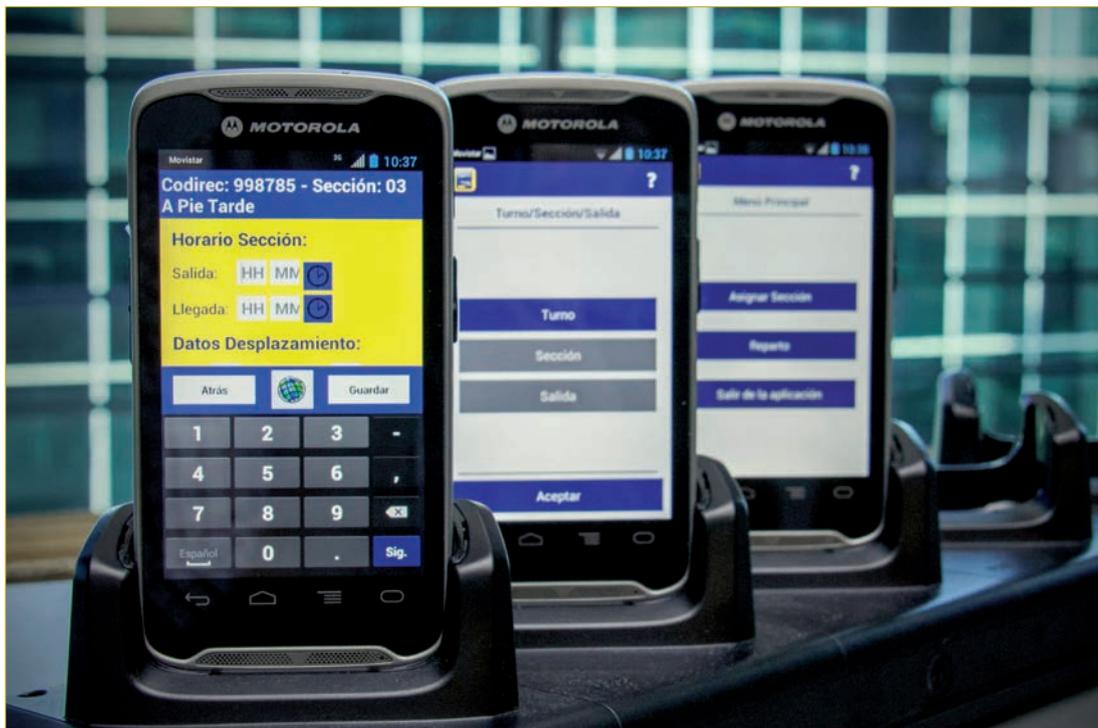


Mejora de la calidad

Al término de los planes estratégicos, Correos se ha consolidado como un grupo formado por cuatro compañías que operan en el mercado de las comunicaciones y cuya empresa matriz, Correos y Telégrafos, se ha transformado en una sociedad nueva, con estructuras e innovadores procesos operativos orientados al mercado, que llega a diario a 19 millones de hogares y 2 millones de empresas, y que crece en las cifras de negocio y de beneficios desde principios de la década. Su principal misión, la prestación del Servicio Postal Universal, que implica la gestión de 18 millones de envíos al día, la lleva a cabo con mejoras de los índices de calidad en las entregas mediante el concurso de una plantilla de 65.000 empleados, una red con casi 10.000 puntos de atención al cliente (entre ellas 2.200 oficinas) y una estructura de reparto de 30.000 carteros y 13.000 vehículos, cifra que se ha duplicado en una década. Correos y Telégrafos, que en 2007 gestionó más de 5.400 millones de envíos, mantiene el liderazgo –frente a unas 2.300 empresas habilitadas– como primer operador postal español y consolida la diversificación del negocio compitiendo con los operadores privados

⊙ *El cartero continúa siendo una de las imágenes más reconocibles del actual servicio de Correos en España. Imagen inferior, Correos incorpora en su flota motos y furgonetas eléctricas que reducen el impacto ambiental del servicio postal y permiten a la empresa avanzar en sostenibilidad, otro de sus objetivos estratégicos.*

Correos ha sido uno de los primeros operadores postales del mundo en dotar a todos sus carteros con un nuevo modelo de PDA, que agiliza la gestión de los envíos y permite ofrecer nuevos servicios a los clientes.



Pasos normativos de la liberalización del mercado

Aunque perfilada desde 2002 con el Libro Verde sobre el mercado único de los servicios postales, la liberalización del mercado postal español se desarrolló en sucesivas etapas desde 1998 hasta 2011. Estas normativas jalonaron ese proceso.

Ley 24/1998, del Servicio Postal Universal y de Liberalización de Servicios Postales. Trasposición de la Directiva 97/67/CE, regula los servicios postales en España para garantizar la prestación del servicio postal universal (SPU) y asegurar la libre competencia. Encomienda a Correos la prestación del SPU y fija su abanico de servicios (giro, cartas de hasta 2 kg, paquetes de hasta 10 kg). Es una liberalización parcial ya que reserva a Correos determinados derechos y un importante nicho de mercado (cartas y tarjetas postales interurbanas e internacionales de menos de 150 gramos, giro). La Ley establecía 350 gramos que en años posteriores se fueron modificando hasta los 150 gramos mencionados.

Real Decreto 81/1999. Regula el sistema de autorizaciones administrativas y el registro general de empresas prestadoras de servicios postales.

Directiva 2002/39/CE. Fija un calendario de liberalización hasta 2009 que reduce el ámbito reservado a Correos (cartas de hasta 100 gramos en 2003 y de hasta 50 gramos en 2006) y refuerza las competencias de las autoridades nacionales de reglamentación.

Real Decreto 1298/2006. Regula el acceso a la red postal pública de los operadores autorizados que presten servicios incluidos en el ámbito del SPU.

Ley 23/2007. Creación de la Comisión Nacional del Sector Postal como órgano independiente regulador del sector, para velar por la libre competencia.

Ley 43/2010, del Servicio Postal universal, de los Derechos de los Usuarios y del Mercado Postal. Trasposición de la Directiva 2008/6/CE, supone el fin del monopolio postal público. Fija para el 1 de enero de 2011 la completa liberalización del mercado español y elimina las áreas reservadas a Correos. Designa a Correos como prestador del SPU durante 15 años y garantiza su sostenibilidad financiera mediante un fondo.

Ley 3/2013. Creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, que asume las competencias de funcionamiento y competencia efectiva del sector postal, dejando a la Subdirección General de Régimen Postal del Ministerio de Fomento las relativas al Servicio Postal Universal, inspección y autorizaciones.

que dominan los relevantes segmentos de paquetería y negocio *online*, donde mejora su facturación año tras año. No obstante, el 92% del negocio en 2007 aún procede del servicio tradicional.

A partir de 2008, la crisis económica y el descenso del consumo tienen un fuerte impacto en la actividad postal en España, agudizado por la universalización del correo electrónico y el incremento de la competencia, lo que se traduce en una progresiva caída tanto del volumen de los flujos postales gestionados por la sociedad (5.132 millones de envíos ese año, con una bajada del 5,2%) como de su cifra neta de negocio, tendencia que se mantiene hasta nuestros días. También se frena en 2009 el ritmo inversor en la compañía. En el nuevo escenario, la apuesta de Correos sigue siendo la mejora del servicio postal, a través de la continuidad de las medidas lanzadas en los planes estratégicos, entre ellas el aumento de la eficacia operativa (el 90% de la clasificación de correspondencia está automatizado), el desarrollo de las redes de puntos de atención y de distribución, y la innovación en los procesos (en 2008 se completa el despliegue del sistema informático SGIE, que gestiona 2 millones de envíos al día, y se extiende el uso de PDA entre los carteros), medidas que optimizan los índices de calidad del servicio (en 2009, el 83,7% de las cartas se entrega al día siguiente de su depósito). Al mismo tiempo, potencia la oferta de soluciones a la medida del cliente en los segmentos de paquetería ligada al creciente comercio electrónico (con nuevos productos como el paquete Postal 48/72), marketing directo y servicios fi-



nancieros (el nuevo CorreoGiro para inmigrantes), así como en los servicios digitales (oficina postal virtual y apartado postal electrónico). En esta etapa se inicia la reducción de la plantilla de la sociedad estatal.

Liberalización y Plan de Empresa

La fase final de la liberalización del mercado europeo, lanzada en 2008 mediante la tercera directiva postal, tiene su implantación práctica en España en la Ley 43/2010. Esta norma fija para el 1 de enero de 2011 la apertura completa del mercado nacional a la iniciativa privada y el fin del monopolio postal público, aunque en realidad más del 60% del mismo (los segmentos de mayor desarrollo comercial, como paquetería, publicidad y envíos urgentes) ya estaba liberalizado de facto. Para Correos, que lleva años preparándose para este escenario, también supone la designación como prestador del Servicio Postal Universal durante un periodo de 15 años, servicio que el Estado garantizará con un fondo (nutrido con transferencias públicas) para compensar la carga financiera injusta de las obligaciones de este servicio para el operador. La apertura coincide con el regreso de Correos a los beneficios en 2010.

Tanto esta liberalización anunciada como el menos previsible, aunque continuado, escenario de crisis, caída del volumen postal (un 20% menos en el último trienio) y sustitución de los envíos físicos, abren en la dirección del grupo, entonces presidido por Alberto Lafuente, una reflexión sobre los riesgos y oportunidades de la nueva realidad para Correos. El fruto de esta reflexión es un nuevo Plan de Empresa, presentado en enero de 2011, que define la hoja de ruta del grupo en los próximos años para crecer en competitividad y reducir la dependencia del negocio postal tradicional, manteniendo la rentabilidad. El Plan, dotado de un enfoque comercial y tecnológico, propone aprovechar las fortalezas del grupo (tamaño, cobertura territorial, capilaridad, capacidad tecnológica) explotando las sinergias de sus empresas (Correos y Telégrafos y las filiales Chronoexpres, Telecom y la rebautizada Nexea) y cambiar la visión desde el producto al cliente como fórmulas para ganar cuota de mercado en mercados estratégicos (envíos postales, marketing directo, servicios digitales y paquetería ligada al *e-commerce*, este último el de mayor volumen comercial), sin abandonar la vocación de servicio público. El objetivo es convertir al grupo en un operador global de soluciones de comunicación en cada uno de los mercados donde actúa, para lo cual redefinirá la oferta con productos y servicios integrales a la medida del cliente, “para hacerle la vida más fácil y ofrecerle lo que necesita”, en palabras de Lafuente.



El signo más visible del impulso a la idea de grupo es la nueva imagen corporativa, que unifica la identidad visual de todas las empresas que lo componen, remarcando su pertenencia al Grupo Correos. Entre las medidas derivadas de este Plan, que busca potenciar el desarrollo del comercio electrónico, figura el inicio, en 2011, del programa de automatización del tratamiento de paquetería (instalación en los centros de tratamiento de equipos de clasificación capaces de procesar 6.000 paquetes/hora). En el apartado comercial se despliegan medidas como la reinención de los servicios de paquetería (Paquetería 360°, una combinación de productos y servicios de Correos y Chro-



© Máquinas de clasificación automática del Centro de Tratamiento Automatizado de Vallecas (Madrid), el mayor de España.

noexpres para todo tipo de necesidades y segmentos de clientes) y el diseño de una cartera de productos electrónicos con nuevas plataformas multicanal y herramientas para la gestión integral de todas las comunicaciones del cliente (apartado postal electrónico, servicios de intercambio de información de Nexea y los de infraestructuras tecnológicas de Correos Telecom). Al concluir 2011, continúa la caída de los envíos postales (4.065 millones) y los ingresos; la plantilla se sitúa en 59.263 trabajadores.

La aplicación de este Plan se desarrolla en sus primeros años en un entorno de crisis económica, con un mercado postal plenamente liberalizado y operado

por empresas que combinan servicios postales y logísticos, en el que la paquetería de comercio electrónico se ha consolidado como el segmento de mayor valor comercial, muy por encima del sector postal tradicional -mayor fuente de ingresos de Correos-, que continúa su declive (en 2012 la sociedad gestiona 3.641 millones de envíos, un 10% menos respecto a 2011, también cae la cifra de negocio). En este marco, el Grupo Correos (y sus más de 57.000 empleados), ya bajo la presidencia de Javier Cuesta Nuin, se integra en junio de 2012 en el *holding* Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), como parte de un plan de reestructuración y racionalización del sector



⊙ Desde 2014, Correos implanta en sus oficinas el modelo de tienda Tu Correos, nuevo concepto de establecimiento que pone al cliente en el centro de la acción y facilita la decisión de compra.

público aprobado por el Gobierno. También se implanta un nuevo modelo de organización territorial, que reduce las zonas postales de 14 a 7.

El futuro de Correos

En diciembre de 2012, el Grupo Correos da un paso más en su proceso de transformación con la aprobación del Plan de Acción 100-300-1.500, destinado a impulsar “medidas de acción rápidas y prioridades claras”, en palabras de su presidente. El Plan, con un horizonte de cuatro años, establece una serie de actuaciones para alcanzar el objetivo estratégico de transformar a Correos en el mejor proveedor de servicios de comunicaciones físicas, digitales y de paquetería del mercado español, objetivo que incluye el Servicio Postal Universal. Para ello fija dos retos: el diseño de las líneas de trabajo que configurarán el futuro modelo de negocio y la adopción de acciones a corto (100 días), medio (300 días) y largo plazo (1.500 días) que repercutirán positivamente en los resultados del grupo y contribuirán al cambio para competir con éxito en el mercado liberalizado. Un cambio que implica, sobre todo, diversificación, ya que el grupo aspira a facturar el 30% del volumen de negocio en servicios postales no tradicionales en 2017, frente al 10% de 2012, y que ese porcentaje siga creciendo en el horizonte de 2020.

En cumplimiento del Plan, que responde a los principios de orientación al cliente, eficiencia, rentabilidad y sostenibilidad, desde 2013 se han llevado a cabo más

de un centenar de actuaciones encaminadas a adaptar el modelo de negocio a los cambios sociales y a las necesidades del cliente, apoyándose en cinco líneas estratégicas: diversificación de las líneas de negocio y los ingresos, eficacia comercial, optimización operativa, modelo organizativo e innovación y tecnología como base de todas ellas. Hasta ahora, las actuaciones se han traducido en avances en la eficiencia y modernización del grupo.

Entre estos avances destacan los obtenidos en innovación, seña de identidad del grupo, con la conversión de las 2.400 oficinas de Correos en la puerta de entrada a la administración electrónica (presentación de documentos digitales ante organismos públicos), la movilización del sistema de notificaciones telemáticas seguras, la extensión de PDA a toda la red de carteros –con un nuevo modelo que incluye nuevas funcionalidades que permitirán prestar nuevos servicios–, la aplicación de la tecnología RFID en la paquetería o la creación de la tienda virtual TuCorreos.es. También se han modernizado los envíos, con una flota de vehículos geoposicionada y el ensayo con drones para operar en lugares de difícil acceso. Un hito especial en este ámbito es la plataforma web Comandia, que ayuda a las pymes a crear su tienda online para desarrollar su negocio y representa la apuesta de Correos por impulsar la transformación digital de las empresas españolas y posicionarse en toda la cadena valor del comercio electrónico, desde la venta hasta la entrega.

En el capítulo de eficiencia operativa, se han reordenado las rutas de recogida y mejorado los procesos de admisión. En el modelo organizativo, se trabaja en



© Correos está evaluando el uso de drones en el reparto de envíos en zonas aisladas para complementar la labor de los carteros.

Las tres filiales del grupo

El Grupo Correos está formado hoy por la matriz, Correos y Telégrafos, y tres sociedades que operan en el sector de las comunicaciones. El peso de las filiales dentro del grupo es reducido, con una cifra de negocio limitada y una plantilla de unas 1.300 personas.

Correos Express. Denominada Chronoexpres hasta 2014, es la empresa de paquetería urgente del grupo. Su portfolio está orientado a dar respuesta a todas las demandas de plazo y flexibilidad del cliente, además de soluciones personalizadas de logística.

Nexea. La antigua Correo Híbrido se especializa en la gestión integral de las comunicaciones masivas de las empresas. Su oferta comprende la consultoría y el diseño de documentos físicos y electrónicos, la composición, la impresión, el ensobrado automático, así como la manipulación y clasificación de envíos masivos, para su posterior distribución por Correos.

Correos Telecom. Gestiona la red de telecomunicaciones del grupo y la provisión de servicios tecnológicos. Su portfolio incluye soluciones como circuitos ópticos de alta capacidad, gestión de redes de comunicaciones o servicios de voz y datos.

Correos en cifras (2015)

Plantilla:	50.163 (66% distribución)
Puntos atención	8.946
Oficinas multiservicio	2.383
Servicios rurales	6.563
Unidades de reparto ordinario	1.815
Unidades servicios especiales	100
Centros Tratamiento Automatizado	18
Flota de vehículos	13.398
Buzones	33.000
Clientes/día (hogares, empresas)	28 millones

cambiar la cultura empresarial y en iniciativas de formación, como la Escuela Comercial de Correos. En eficacia comercial, desde 2014 se implanta en las oficinas postales el nuevo modelo de tienda Tu Correos, un espacio que ofrece atención personalizada al cliente y reducción de tiempos de espera, donde se comercializa una oferta ampliada de productos postales, parapostales y nuevos servicios financieros como la tarjeta Correos Prepago. Otros novedosos servicios son la firma digital avanzada de Correos Express y la tarjeta de fidelización Más Cerca.

Finalmente, en diversificación del negocio se han introducido novedades en la cartera comercial de paquetería mediante la oferta Paq, desarrollada a través de las redes de Correos y Correos Express (la antigua Chronoexpress), con la que se ha crecido en ingresos en los segmentos nacional e internacional. En 2015, además, se pusieron en marcha los innovadores sistemas de entrega y recogida de paquetes HomePaq (en el domicilio) y CityPaq (en lugares de gran afluencia), de gran comodidad para el cliente. El último hito en el esfuerzo diversificador llega en 2016 con el próximo lanzamiento de eCorreos, la nueva plataforma de servicios digitales del grupo en la que los usuarios pueden recibir sus comunicaciones, gestionar sus documentos o interactuar con empresas y Administración a través de canales web y móviles.

Todas estas actuaciones están sentando las bases del grupo postal del futuro, que vive una transformación continua marcada por la innovación, los nuevos negocios y la diversificación hacia la paquetería ligada al comercio electrónico nacional e internacional y las comunicaciones digitales, los dos grandes mercados en expansión en los próximos años. Junto a este futuro cada vez más digital, que no es más que una adaptación a los tiempos, el grupo aspira a seguir liderando el negocio tradicional y mantener así viva la esencia de la actividad postal de siempre, la del cartero recorriendo una distancia para hacer entrega física de una carta o un paquete al destinatario. Una actividad a la que Correos ha consagrado sus 300 años de vida. ●



El telégrafo, un invento que cambió las comunicaciones (1854-2016)

Mensajes al momento

Pepa Martín Mora

Uno de los inventos más trascendentales del siglo XIX, que revolucionó el mundo de las comunicaciones fue, sin duda alguna, el telégrafo, en aquel momento la forma más inmediata de transmitir y recibir mensajes, que a España llegó en su versión eléctrica en 1854.

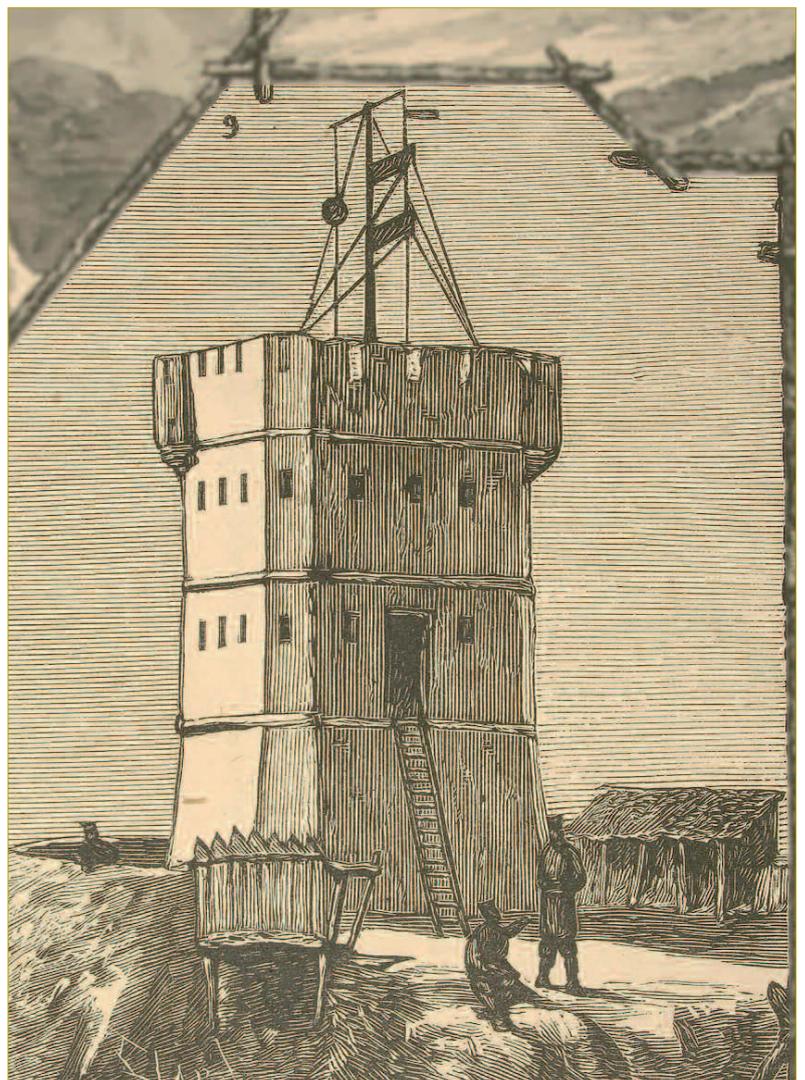
La historia de la telegrafía eléctrica se inicia en nuestro país el 8 de noviembre de 1854, con el envío del primer telegrama internacional que cruzó la frontera francesa a través de una primera línea telegráfica de prueba de Madrid a Irún —pasando por Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Pamplona y San Sebastián—. Su mensaje era también el anticipo de una nueva época: el discurso de la reina Isabel II inaugurando las Cortes Constituyentes.

En los meses previos se habían cursado distintos telegramas en pruebas, teniendo constancia, el 5 de junio de ese año, del envío del primero de ellos, que fue un texto del director de Telégrafos al presidente del consejo de ministros comunicando el éxito de los ensayos y que al día siguiente apareció publicado en *La Gaceta* de Madrid.

Se trataba sin duda de un invento totalmente revolucionario para la época, teniendo en cuenta que entonces no había un medio alternativo para comunicarse a distancia. Para entender su alcance, no hay que olvidar que tuvo que pasar más de un siglo antes de que el progreso de la técnica hiciera posible que el teléfono desplazara al telégrafo.

Antecedentes

Los políticos ilustrados ya asumieron a finales del siglo XVIII la importancia del telégrafo, es el caso del conde de Aranda, embajador de España en Francia, país precursor de este invento, quien tiene un conocimiento directo del sistema puesto en marcha por Claude Chappe en tierras galas.





⊙ En página opuesta, grabado de una torre militar de telegrafía óptica. Sobre estas líneas, torre restaurada de telégrafo óptico en Collado Mediano (Madrid) y, al lado, retrato de Isabel II (Escuela de Madrazo).

El primer intento por establecer una red telegráfica en España tuvo lugar en 1845, año en el que el gobierno encargó al brigadier José María Mathé, que había diseñado un sistema de señales ópticas, organizar un telégrafo de torres que permitiera este tipo de comunicaciones.

Previamente, Ximénez Colorado, profesor del Observatorio Astronómico de Madrid, Franciso Salvá y Campillo, médico, Francisco Hurtado, teniente coronel de ingenieros del ejército, o Agustín de Betancourt, ingeniero, desarrollaron entre 1794 y 1808 distintos ensayos que permitieron la posterior puesta en marcha de la telegrafía óptica en nuestro país.

Fue este último, Betancourt, quien durante su estancia en Francia entre 1781 y 1784, favorecido por Floridablanca para ampliar sus estudios, hizo amistad con el relojero suizo Breguet, colaborador de Chappe en el telégrafo. Así conoció de cerca los inicios del telégrafo óptico, no sólo en su versión francesa, sino también de la inglesa, ya que entre 1793 y 1796 vivió en Londres, donde George Murray estaba desarrollando su propia versión del telégrafo óptico.



Esto le permitió idear un nuevo tipo de telégrafo que dio a conocer a Breguet a su regreso a París, en 1796, y juntos lo perfeccionaron. Pero la oposición de Chappe, que era director general de telégrafos en el país galo, no hizo posible que saliera adelante, pese a que suponía un avance considerable respecto al del inventor francés, tanto en velocidad de transmisión como en seguridad.

Una vez en España, en 1799 Betancourt obtuvo una real orden de Carlos IV por la que se aprobaba el proyecto para la instalación del telégrafo óptico en España, construyéndose tan solo el tramo Madrid-Aranjuez, con una primera torre frente al edificio del Observatorio Astronómico de la capital y tres intermedias, que entró en funcionamiento en agosto de 1800.

En esta misma época, en Cádiz, entra en funcionamiento un telégrafo óptico creado para uso militar por Francisco Hurtado, un sistema de tipo semafórico, muy parecido al que utilizaron los ferrocarriles y que se instaló en cuatro líneas que unían la capital gaditana con los destacamentos ubicados en Sanlúcar de Barrameda, Medina Sidonia, Chiclana y Jerez.

Estas líneas caen en desuso antes de 1820, por lo que de nuevo, en la década de los 30, tras la crisis del antiguo régimen y en puertas del Estado liberal, un teniente de navío exiliado, Juan José Lerena, recibe a su vuelta a España el encargo de instalar una red de telegrafía óptica. El proyecto, que sienta las bases de la futura red, aprobado por una Real Orden de 1831, contempla unir Madrid y los sitios reales con el fin de que el monarca esté al tanto de las noticias de la capital cuando se encuentre en algunas de sus residencias oficiales.



Tras invertir 391.548 reales se construyen cuatro estaciones en Madrid, que se terminan el 30 de mayo de 1831, que eran Torre de los Lujanes; cerro de los Ángeles; cerro de Espartinas, en Valdemoro, y monte Parnaso, en Aranjuez. En 1832 entra en funcionamiento la línea Madrid-San Ildefonso, que tenía estaciones intermedias en el puerto de Navacerrada y en Hoyo de Manzanares. En marzo de 1834 lo hace la línea Madrid-Carabanchel Alto, en julio la de San Ildefonso-Riofrío, y en agosto comienza la construcción de la que conectaría Madrid con El Pardo.

Lerena inició incluso la construcción de las primeras torres para establecer una línea con Irún que permitiera enlazar estas líneas españolas con las francesas, pero desgraciadamente la crisis de 1836 trunca el proyecto, ya que la utilidad del telégrafo no estaba totalmente aceptada y el gobierno no quiso financiar la construcción de su telégrafo hasta la frontera con Francia.

Proyecto de Mathé

Finalmente, es en 1844 el año en el que por real decreto se da luz verde al proyecto de la Dirección General de Caminos para diseñar un nuevo trazado de telegrafía, hasta el momento el de mayor envergadura, que por concurso se adjudica a José María Mathé un año después. La idea era unir Madrid con todas las capitales de provincia con el objetivo de dotar al Estado de recursos para mantener el orden, debido a las numerosas revueltas que se habían producido por todo el país, aunque sin dar servicio al sector privado.

Se decide que las líneas se construyan siguiendo las carreteras y los caminos ya trazados, y aprovechar las estructuras existentes, como castillos, atalayas o campanarios de iglesias, para ahorrar costes, y cuando no fuera posible construir torres, todas idénticas y según el diseño de Mathé: 12 metros de alto por 7 de lado, a un mínimo de dos leguas y a un máximo de tres una de otra, para así poderse divisar con los medios ópticos de la época.

Se emprendió la construcción de tres líneas que se eligieron atendiendo a criterios políticos. La primera era la línea de Castilla, que iba de Madrid a Irún, con el fin de recibir noticias de Europa a través de Francia —con 52 torres—, que pasaba por Valladolid, Burgos, Vitoria y San Sebastián; entró en funcionamiento en 1846 y fue a la que finalmente se dio un uso más regular.

La línea de Andalucía fue la tercera, de Madrid a Cádiz, con 59 torres. Pasaba por Toledo, Ciudad Real, Córdoba y Sevilla, además de Jerez y Aranjuez, porque la zona del puerto gaditano tenía una gran importancia económica. Hubo también una segunda línea, que era la de Cataluña, de Madrid a Barcelona y La Junquera,



Museo Postal

pasando por Valencia y con 30 torres, porque en aquel momento había mucha inestabilidad en toda esa zona.

© Uniformes del Cuerpo de Telégrafos (s. XIX).

Los torreros manejaban las máquinas, pero no conocían el contenido de los mensajes que transmitían, tan solo se dedicaban a generar los signos que lo conformaban y que un militar se encargaba de codificar y otro en el destino de descifrar. El sistema era muy precario porque dependía en buena parte de las condiciones climatológicas, y la niebla, por ejemplo, suspendía las comunicaciones durante los días más duros del invierno.

La vida útil de este sistema de telegrafía óptica en nuestro país tuvo una duración muy corta, ya que pronto se encontró una rápida aplicación tecnológica a la telegrafía mediante la electricidad, con la que ya se estaba experimentando en Europa, y con la extensión del sistema Morse.

La red telegráfica española		
Año	Kms de red	Número de oficinas
1860	7.215	122
1900	29.030	1.491
1930	53.135	2.902



⊙ Demostración del telégrafo de Samuel Morse y, debajo, una estación de campaña morse.



El telégrafo de Morse

Los wheatstone británicos fueron los primeros aparatos de telegrafía que se utilizaron en nuestro país, pero cuando en 1855 los países europeos acordaron emplear los del americano Samuel Morse para las comunicaciones internacionales, España decidió unificar el sistema y utilizarlo también para las comunicaciones nacionales, de modo que se convirtió en el único aparato a emplear, aunque en los primeros años convivieron los dos.

Así, el lenguaje de puntos y rayas traducido a mensajes inteligibles se convirtió en el código de comunicación de la telegrafía, y el que dominó durante más de un siglo. Con el tiempo fueron apareciendo otros sistemas con otros métodos y prestaciones, pero siempre basados en las características propias del morse, como era utilizar un código a interpretar.

El prototipo que Morse diseñó en 1837 encontró muchas dificultades para adaptarse a la telegrafía, pero tenía características distintas al resto de sistemas, y era que utilizaba un código que controlaba el tiempo e imprimía los signos recibidos. El aparato original era muy distinto al que luego se implantó. Se trataba de un receptor con un sistema de relojería movido por un muelle de acero en sustitución del sistema de pesas original, además de los dispositivos necesarios para que las señales quedaran impresas con tinta sobre la cinta. El mensaje se preparaba previamente en una planilla sobre la que pasaba un rodillo que lo codificaba en impulsos.

En cuanto a los manipuladores y los acústicos que complementaban una comunicación morse y que ya estaban presentes en aquellos primeros tiempos, apenas variaron a lo largo de más de un siglo, al igual que los fusibles, descargadores o miliamperímetros.

Cuando se aceptó de forma generalizada el sistema de Morse a nivel internacional se crearon aparatos que se han mantenido en funcionamiento durante más de un siglo, con su manipulador, receptor, pilas, conmutadores, galvanómetros, descargadores etc.

Telegrafía eléctrica

Gran Bretaña había sido pionera en 1840 en la introducción de la telegrafía eléctrica, que evolucionó al amparo de las grandes compañías ferroviarias que necesitaban disponer de señales de servicio rápidas e independientes. Las redes nacionales europeas crecieron en la década de 1850, cada una empleando aparatos patentados por inventores nacionales, con códigos exclusivos que las hacían incompatibles entre sí, pero el problema se solventó cuando todos los países decidieron adoptar el mismo sistema.

Este despegue de la telegrafía eléctrica tiene mucho que ver con el hecho de que ya en sus inicios surge como empresa comercial con aspiraciones de dar servicio a amplios sectores sociales ligados a la economía, los negocios o la prensa, y no para ser un instrumento exclusivo del poder político, como fue el caso del telégrafo óptico. Sus grandes usuarios, además de la Administración Pública, serán comerciantes, bancos, agentes de bolsa, y los periódicos, pues a su sombra surgirán las primeras agencias de noticias.

España se incorpora unos pocos años más tarde que otros países de su entorno a la telegrafía eléctrica, un hecho que, sin embargo, antes que un inconveniente terminó siendo una ventaja. Gracias a las redes de telegrafía óptica, una parte de la infraestructura ya estaba creada. Así, aprovechando el trazado de la línea de Madrid a Irún, mediante real orden se encomendó al Ministerio de Fomento la construcción de la línea eléctrica de ensayo que uniría la capital con la frontera francesa en Irún, evitando los sobrecostes que para otros países supusieron los ensayos previos, como fue instalar primero las líneas con cables enterrados que luego se cambiaron por alambres suspendidos en postes.

En nuestro país no existía aún una red de ferrocarriles, tan sólo pequeños tramos sin conexión entre ellos, por lo que había que tender los hilos telegráficos siguiendo los caminos a través del campo y las montañas, y no a través de las vías férreas, como se estaba haciendo en toda Europa. Se optó, por lo tanto, por desarrollar las líneas telegráficas al margen del tren, que se implantaba con retraso, ya que esperar a su desarrollo provocaría a su vez que el telégrafo también lo hiciera tarde.

En 1852 se estableció una línea telegráfica de ensayo entre Madrid y Aranjuez para el servicio de la primera línea ferroviaria entre ambas localidades —pero por iniciativa privada— que se utilizó también para el envío de telegramas, al igual que se hizo entre Bilbao y Portugalete para el servicio del puerto.

Mathé recibe entonces el encargo de viajar por Europa para conocer el funcionamiento de las redes telegráficas, y pese a las dificultades técnicas y administrativas que encontró a su vuelta, en menos de dos



años se había completado la línea de telegrafía eléctrica entre Madrid e Irún. El 5 de junio de 1854 se pudo enviar el primer telegrama de prueba entre Madrid y Guadalajara a través de los *wheatstone* de dos agujas, que eran los que empleaban los ingleses, y el 8 de noviembre el primer telegrama oficial, que fue el enviado por la reina Isabel II con su discurso de apertura de las Cortes Constituyentes.

Esta primera red tenía 613 kilómetros y 1.297 postes, y se había construido a través de conductores suspendidos, una opción técnica más económica que los cables subterráneos y menos expuesta a daños de difícil descubrimiento y corrección. Un año después dejó de funcionar la misma línea que utilizaba los medios ópticos, y en 1857 se había desmantelado ya la última línea en servicio de la red nacional, que era la que unía la capital con Cádiz.

Ley de 1855

El enlace entre Madrid e Irún era una línea en pruebas tanto a nivel técnico, como legal, burocrático y contable. Pero su buen funcionamiento, debido a la alta demanda de los sectores financiero y comercial, llevaron al verdadero impulso de esta nueva técnica para comunicarse con la aplicación de la Ley de 22 de abril de 1855, promulgada en pleno bienio progresista, y firmada por el ministro de la Gobernación, Francisco Santa Cruz.

Supone, además del verdadero inicio de la creación de una red telegráfica en España, un empujón hacia la modernización del país, junto con la construcción del tendido ferroviario y la mejora del servicio de Correos. En ese momento se acababa de abrir la línea al público en general, y se admitían telegramas privados para las oficinas abiertas en la línea de Madrid a Irún. Días antes de la promulgación de la Ley se conectaba la línea española a la red europea.

El proyecto contemplaba un complejo sistema de líneas electro telegráficas que enlazaran las principales ciudades españolas, y enumeraba cinco líneas desde



Madrid al Noreste, al Este, al Sur, al Oeste y al Noroeste. Establecía que unas serían de dos alambres, otras de cuatro, unas se apoyarían en pasterías de las compañías de ferrocarriles y otras campo a través. Finalmente, algunas líneas no se adjudicaron por falta de licitadores, por lo que se amplió el presupuesto en un millón de reales más y se modificó el pliego de condiciones para rebajar las exigencias y conseguir más ofertas.

En mayo de 1858 se terminaron los últimos trayectos, con lo que ya estaba operativa esta primera red básica que construyeron, previo concurso, empresas privadas con un coste para el erario público de 17,5 millones de reales. Constaba de 7.000 kilómetros de líneas que necesitaron 14.000 kilómetros de alambre, y 118 estaciones telegráficas, de las cuales 47 estaban en capitales de provincia.

Se había previsto, con la promulgación -el 3 de junio de 1855- de Ley General de Ferrocarriles, que el tren apoyara con su infraestructura el desarrollo del telégrafo. Aunque se escogieron trayectos coincidentes para ambos medios con el fin de aprovechar las mismas líneas de postes para instalar los hilos de las dos redes, esto no favoreció el desarrollo en paralelo. La realidad fue que solo 212 km, de un total de 6.500 construidos de la infraestructura ferroviaria, se aprovecharon para el telégrafo.

⊙ *A la izqda., aparato receptor morse. Sobre estas líneas, el trazado telegráfico comenzó a desarrollarse en paralelo al ferroviario a partir de 1863.*

Evolución del servicio telegráfico en España

Año	Telegramas enviados
1860	259.909
1900	3.779.389
1920	10.858.377
1930	7.537.141
1935	8.587.570

© En 1878 se instala en Madrid la primera red telefónica oficial. Debajo, funcionario del cuerpo técnico de Telégrafos en uniforme de gala con motivo de sus nupcias (1926) y, en la foto inferior, José Francos Rodríguez, director general de Correos y Telégrafos que en 1915 inventó la creación de la primera empresa nacional de telefonía.



Biblioteca Nacional



Museo Postal

Con el tiempo el desfase se corrigió, y ambas redes fueron acercándose. No solo era una solución más económica, sino práctica, ya que a los telegrafistas les convenía reparar con rapidez las averías, y lo mejor para ello era poder trasladarse en tren. Así, en 1866 un tercio de las líneas telegráficas del Estado utilizaban los postes de los ferrocarriles, cuya red alcanzaba 10.785 km, mientras que las de telégrafos tenían una longitud de 11.000 km, con un desarrollo de 25.000 km y 184 oficinas conectadas.

Coincidiendo con la Revolución de 1868, la Gloriosa, que destronó a Isabel II, se considera finalizada la construcción de la red. Pero las revueltas se suceden por todo el país, y los carlistas destruyen kilómetros de líneas para evitar que se dieran noticias de sus actuaciones.



Años más tarde, en 1872 se redacta un proyecto de Ley que contempla, con un presupuesto de tres millones de pesetas, reformar y ampliar la red telegráfica. La Ley quedó aprobada un año más tarde, durante el reinado de Amadeo de Saboya, y asumida por la república, pero las circunstancias de guerra que vivía el país no permitieron que se llevaran a cabo las redes previstas. Con la restauración se normalizaron las actividades administrativas y pudo atenderse la reconstrucción de la red, que en 1875 ya ve crecer la longitud de sus líneas.

Desarrollo desigual

El desarrollo de la telegrafía a partir de la creación de esta primera red básica fue muy desigual. Hasta 1863 se construyeron 10.001 kilómetros de líneas y 194 estaciones, de las que sólo estaba tendida sobre el ferrocarril la línea Palencia-Santander, y desde este año hasta 1879 solo 5.869 km. En 1892 se alcanzaron los 12.263 km, y al terminar el siglo ya había 32.494 km. Por su parte, el número de oficinas pasó de las 14 de 1855 a 914 en 1885 y 1.491 oficinas en 1.900.

Faltaba, sin embargo, una conexión con Canarias y con las colonias españolas de Cuba y Filipinas. El primer cable telegráfico submarino se instala en 1859 entre Tarifa y Ceuta, pero las dificultades técnicas como consecuencia de las difíciles condiciones del Estrecho hicieron que apenas funcionara durante un mes.

Posteriormente, la red de cableado submarino unió la península con Baleares por dos caminos distintos, desde Jávea a Ibiza, y desde Barcelona a Menorca, conectando las islas entre sí y a la red nacional en 1860. A las colonias en los 70 y sin embargo, a Canarias, que junto con África y Baleares constituían los tres enclaves del tendido submarino, no se consiguió llegar hasta 1883.

A este desarrollo desigual también colaboró la concepción en forma de estrella de la red telegráfica, con centro en Madrid, una estructura que el tiempo demostró era un obstáculo para las comunicaciones porque la ausencia de redes periféricas impedía que ciudades cercanas tuvieran comunicación directa entre sí. Este fallo se solucionó en los primeros años del siglo XX, cuando se construyeron nuevas líneas telegráficas que enlazaron ciudades de la periferia sin pasar por la capital, transformando la red de estrella a malla.

Las tarifas tampoco ayudaron mucho, ya que los precios eran prohibitivos y el uso del telégrafo quedaba li-



Museo Postal



Biblioteca Nacional



Biblioteca Nacional

⊙ Central de operadoras de Telefónica hacia 1930. Debajo, heliógrafo, que volvió a ser utilizado durante la guerra civil a causa de los frecuentes sabotajes e interceptación de líneas en ambos bandos, como en la imagen de al lado.

mitado a las élites, al gobierno y a las operaciones comerciales y empresariales de gran importancia, pese a la presión de la sociedad civil para poder utilizar este nuevo medio de comunicación. En 1856 se publicó el primer Reglamento que regulaba la correspondencia telegráfica, con un régimen tarifario similar al del correo con el fin de fomentar la apertura del servicio al resto de la sociedad. Pero no es hasta 1861 cuando el gobierno opta por una política continuada de abaratamiento del telégrafo, pensando en que un incremento de la demanda llevaría a que se obtuvieran más ingresos.

Se produce entonces un aumento espectacular del número de telegramas, de 259.000 nacionales se pasa a 1.714.012 en 1880, aunque hay una gran desigualdad en su uso entre las distintas estaciones: más del 30 por ciento del flujo teleográfico corresponde a Madrid, y el 15 por ciento a Barcelona, y el movimiento de las diez capitales con más tráfico, además de estas dos, eran Sevilla, Valencia, Málaga, Cádiz, Santander, Bilbao, Zaragoza y Coruña, que sumaban en conjunto más del 85 por ciento del total.

La realidad, sin embargo, fue que aunque los ingresos aumentaron no fueron suficientes para compensar los gastos de extensión y mantenimiento de la red, un desfase calificado de estructural pero que no modificó la red telegráfica española, que se pudo financiar gracias al superávit que, por el contrario, sí registraba el servicio de Correos.

Este periodo coincide con la aparición del teléfono, que en España llegó en 1878. En enero de ese año se

construyó en los talleres de la Dirección General el primer aparato telefónico, que fue el que utilizó la infanta Mercedes desde Aranjuez para hablar con el rey Alfonso XII en la víspera de su boda, y se instaló en Madrid una red telefónica oficial para unir las dependencias ministeriales que se mantuvo en funcionamiento ininterrumpido durante los 120 años siguientes

Pese a que teléfono y telégrafo utilizaban las mismas líneas, que eran los elementos más caros de la explotación, las redes telefónicas estuvieron en principio en manos privadas, para posteriormente pasar a un régimen mixto: unas siguieron siendo privadas y otras las explotaba Telégrafos, y las comunicaciones eran entre cortas distancias. Todo ello se debió a la alternancia de gobierno entre liberales y conservadores, que tenían conceptos muy distintos sobre cómo explotar el servicio telefónico.

Siglo XX

El siglo XX comienza con una red telegráfica con una longitud de líneas de más de 30.000 km apoyadas en más de 600.000 postes, junto a 807 oficinas telegráficas del Estado. También estaban conectadas a la red otras 700, propiedad de las empresas de ferrocarriles, atendidas por más de 4.000 funcionarios que empleaban 1.238 aparatos morse y 88 *hughes*, que transmitían más de 5 millones de telegramas al año.

En las dos primeras décadas el número de telegramas anuales se triplicó, un hito que fue posible gracias a



⊙ Sala de aparatos del Palacio de Comunicaciones hacia 1960.

que la red había crecido en un 70 por ciento. Había ya 52.000 km de líneas, el número de oficinas creció en un 80 por ciento y los funcionarios también se habían duplicado. Para ellos se creó en 1913 la Escuela General de Telegrafía, en la que los telegrafistas podían actualizar sus conocimientos técnicos.

Nace la radio y con ella la telegrafía sin hilos, que a España llega en 1911, y tras solventar las dificultades técnicas iniciales, su despegue comienza en 1927, cuando desaparece el monopolio de la Compañía Nacional de Telegrafía sin Hilos, surgen nuevas empresas y se perfecciona el teléfono. El uso de la telefonía no cambió mucho la actividad telegráfica, porque se utilizaba sobre todo en el ámbito local, ya que las comunicaciones a larga distancia seguían siendo difíciles.

Parecía evidente que la convivencia entre telégrafo, teléfono y radio hacía conveniente unificar las tres redes, y que las explotara de forma conjunta el Estado. Pero a pesar de los distintos intentos, como el de José Francos Rodríguez, director general de Correos y Telégrafos, que planteó en 1915 la creación de una Empresa Nacional de Telefonía, como entidad que gestionara una red nacional de cuya explotación se encargarían los telegrafistas, la idea no prosperó.

Hacia 1911 la radio hace posible la telegrafía sin hilos, que iniciará su despegue definitivo en nuestro país en 1927

El inventor del telégrafo

El telégrafo, que etimológicamente proviene del griego "tele", lejos, y de "graphein", escribir, es una patente que ha sido posible gracias a la contribución de numerosas personas, aunque la historia coloca a Claude Chappe como el verdadero inventor, teniendo en cuenta que es el responsable del primer telegrama conocido.

El 19 de julio de 1794 es el día en el que se tiene constancia de la transmisión del primer telegrama de la historia, gracias a una línea telegráfica óptica de 230 km de longitud entre la ciudad francesa de Lille y la capital, París.

Ello fue posible gracias al sistema de señales ópticas concebido en 1790 por Chappe, que permitía transmitir a través de un código signos alfabéticos y numéricos a distancia. El éxito de esta primera línea hizo posible que se creara una red de telegrafía óptica en Francia de 5.000 km de longitud, hasta que a mediados del siglo XIX apareció el telégrafo eléctrico gracias a inventores como Wheatstone, Breguet y, sobre todo, Samuel Morse, cuyo modelo contribuyó a extender la telegrafía por todo el mundo.

Finalmente, en 1922 se propone un plan para establecer una red nacional de telecomunicaciones, que tendría la emisora central en el Palacio de Comunicaciones, en la plaza de Cibeles, en Madrid, un edificio recién construido. En esta época también se levantan otros edificios singulares para albergar los servicios de Correos y Telégrafos, que en la mayoría de capitales de provincias y ciudades importantes se instalaron en lugares urbanos destacados.

En 1924, durante la dictadura de Primo de Rivera, se crea la Compañía Telefónica Nacional de España, pero constituida con capital norteamericano y concediendo a una compañía extranjera el monopolio de la telefonía en España. Esto provocó desarrollos separados de la telefonía y la telegrafía, y la duplicidad de muchas instalaciones a las que se les podía haber dado un uso conjunto.

En la década de los años 20 aparecen los teletipos, cuyos transmisores van asociados a máquinas de escribir, con el fin de facilitar su uso a personas sin preparación telegráfica. También surgen los primeros aparatos de telegrafía arrítmica, los teleimpresores o teletipos, que en un principio se utilizaron en las oficinas con tráfico medio, y que se extendieron rápidamente entre los medios de comunicación por la inmediatez que suponía a la hora de transmitir noticias, muy superior a los sistemas anteriores, de aproximadamente 65 palabras por minuto.

Esta característica hizo que la prensa fuera quien fundamentalmente utilizara este sistema de teletipos. El diario ABC fue pionero en este sentido, al igual que las



principales empresas financieras y de servicios. Pese a ello, el viejo telégrafo morse, que se reservó para las pequeñas estaciones, continuó dominando el sector, y entre 1900 y 1930 se incrementaron en un 54,5 por ciento. Los *baudots*, por su parte, que eran los telégrafos más acreditados, que permitían establecer cuatro comunicaciones simultáneas por un solo hilo, cada una de las cuales podía transmitir 120 letras por minuto, se reservaron a las oficinas de mucho tráfico, y el número de *hughes* se triplicó.

La demanda del servicio telegráfico aumenta significativamente en este periodo gracias a una diversificación de las prestaciones, y a una revisión del sistema de tarifas. Se crea una inferior al 50 por ciento de los telegramas convencionales para los denominados especiales, los telegramas de madrugada en 1914, luego el de telefonemas, que expedía la compañía telefónica, y en 1916 los comerciales, que se asociaban a direcciones abreviadas, lo que disminuía el coste al reducirse el número de palabras. Un año después se crea el diferido, que no eran urgentes, mientras que en 1922 aparecen el de lujo, que tenía una sobretasa que se distribuía para donaciones, y los giros, que eran envío de dinero. Finalmente, en 1929 el servicio telefónico de telegramas es el que finalmente se impone sobre todos los demás.

La proclamación de la II República, la guerra civil y la postguerra provocaron también la carestía de elementos técnicos, y por lo tanto un parón, por lo que hasta 1945, terminada la II Guerra Mundial, no comenzó a normalizarse el uso de la telegrafía. Además, la contienda mundial había complicado la adquisición de nuevo material, y no hay que olvidar que los aparatos de transmisión eran de fabricación extranjera, como los teleimpresores Siemens, de Alemania, y Creed, de Gran Bretaña.

Nuevamente el tráfico de telegramas se dispara, de 5,1 millones en 1940 se pasa a 13,4 millones en 1954, un hecho al que ayuda especialmente la difusión del giro telegráfico, cuya demanda fue aumentando a medida que se incrementaban las cantidades que se podían transferir, que en un principio fueron 1.000 pesetas, para pasar a las 2.000 en 1934. Consecuencia de ello fue que los beneficios para las arcas del Estado se incrementaron de forma exponencial. De medio millón de giros se pasó a 3,5 millones en 1934, y en los años previos a la década de los 50, año en el que el número de mensajes telegráficos había alcanzado los 23 millones, una cuarta parte eran giros, aproximadamente 6 millones.

Se da la paradoja, sin embargo, de que la red había empeorado perdiendo extensión, de 51.000 km en 1944 pasó veinte años después a 41.000 km, al igual que las oficinas de telégrafos, que se redujeron en el mismo periodo de 1.438 a 1.028. Las técnicas tele-



gráficas no habían variado, tampoco el material de las líneas de postes e hilos; también se mantenían los cables submarinos, pero se tuvieron que establecer enlaces de radio entre la península y Canarias, así como entre las islas, porque muchos de ellos se cortaron durante la II Guerra Mundial.

⊙ Operadora del servicio telebén (telegramas por teléfono).

Modernización del telégrafo

La prestación del servicio de telégrafos se moderniza con la incorporación del télex —que en España se autoriza en 1951— un sistema de conexión automática de aparatos telegráficos entre abonados privados por medio de teleimpresores. Telégrafos facilitaba los medios, entre ellos las líneas de enlace y los sistemas de conexión.

Esto supone, un siglo después de haberse promulgado la primera Ley de Telecomunicaciones, en 1855, la verdadera revolución de la red, que tuvo que reformar las líneas para ofrecer el nuevo servicio que exigía que los enlaces fueran fiables y que cumplieran con los estándares internacionales. Aumentó el número de circuitos y para mejorar su rendimiento se emplearon equipos de transmisión utilizando sistemas múltiplex —portadoras y corrientes armónicas— que proporcionaban varios enlaces que se denominaban canales.

Se adquirieron e instalaron centrales automáticas de conmutación que, utilizando las mismas técnicas de las centrales telefónicas, permitían el acceso directo



⊙ Repartidora de telégrafos a finales de los 70.

de unos abonados a otros, y se emplearon los primeros módems para posibilitar que la transmisión telegráfica se integrara en los enlaces telefónicos. A principios de 1954, se inició con éxito el funcionamiento restringido y en pruebas desde la central de Madrid con veinte abonados, por lo que se amplió la capacidad de la central y se aumentaron los canales de los equipos múltiplex.

Se crearon enlaces internacionales con Francia y Portugal, y para ello se adaptaron las primeras líneas entre Madrid e Irún y entre Madrid y Badajoz respectivamente. También se conecta con Alemania por modernos sistemas de radio, lo que permite establecer otros enlaces directos con el resto de países europeos,

mientras que con EE.UU. se crean enlaces mediante canales facilitados por la Compañía Telefónica.

Para establecer el servicio internacional se hacía a través de centralitas manuales muy similares a las centralitas telefónicas, con la salvedad de que conectaban teletipos en lugar de teléfonos. Se crearon enlaces directos a través de líneas terrestres con Lisboa y París, y con un enlace de radio servicio por sistema de detección automática de errores, tipo MUX, con Hamburgo, y también con EEUU a través de enlaces que facilitó Telefónica.

El crecimiento de la red fue lento y su expansión no llegó hasta que en 1962 se aprobó por decreto la contratación del servicio y su automatización, que llegó con los planes de desarrollo. Se establecieron enlaces de gran capacidad por líneas de hilos desnudos, y centrales de conmutación en las ciudades más importantes, mientras que con Canarias se establecieron enlaces de radio.

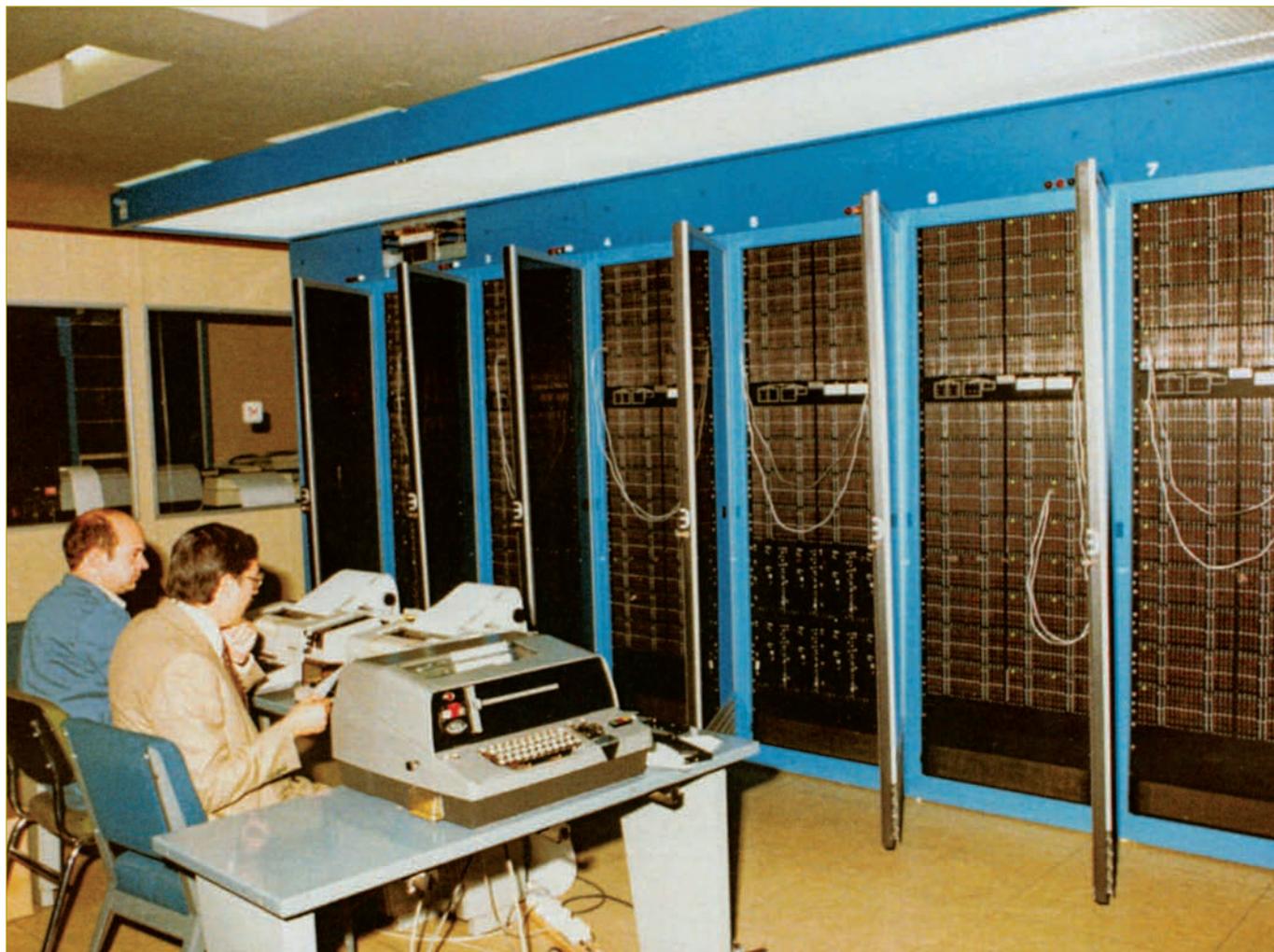
En poco tiempo, conectar con el resto del mundo era posible a través de la red Télex, que de esa cifra simbólica inicial de veinte abonados pasa en 1970 a 4.342, y a más de 36.000 en 1985. El servicio no para de crecer, y los ingresos obtenidos llegaron a representar el 85 por ciento del total de la explotación telegráfica. Se crea un servicio denominado Géntex, independiente del Télex, para conectar de forma directa con las oficinas telegráficas de todo el mundo utilizando las soluciones técnicas y las infraestructuras de la red télex.

En esta década de los 60 se produce también la gran expansión del servicio telefónico, especialmente en lo que se refiere al establecimiento automático de conferencias urbanas, que hace que decaiga el tráfico de telegramas, precisamente en un momento el que había mejorado en calidad y rapidez.

La era electrónica

Si el télex supuso la modernización de la red telegráfica, la verdadera transformación de la red de transmisión se inició en 1975, cuando los elementos mecánicos dejan paso a las tecnologías electrónicas. Aparecen nuevos sistemas que requieren medios con más capacidad, se crea una red de radioenlaces a través de ordenadores que sustituye a las líneas de postes de hilos pero que adopta una configuración idéntica a esta red. En 1977 se crea el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en el que se integra la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones.

En 1983 se crea el servicio de burofax, que permite reproducir al momento y a distancia cualquier documento o imagen con exactitud a través de las oficinas de Correos y Telégrafos, con la ventaja de que proporciona efectos legales. A día de hoy se presta *on line* a través de un ordenador personal de la oficina virtual



de Correos y Telégrafos o de la red convencional de oficinas.

En esta época también, en 1978, se materializa el proyecto de fusión de los Cuerpos de Correos y Telégrafos, lo que implicaba también una fusión del servicio, que comenzó a prestarse indistintamente por todo el personal con independencia de su cuerpo de origen.

La década de los 90 supone una nueva y radical transformación en los sistemas de comunicación a distancia con la aparición de las redes de datos y de Internet; se liberalizan los servicios de telecomunicaciones y se abandona el monopolio telefónico y telegráfico por parte del Estado, conforme a las nuevas obligaciones derivadas de nuestra integración en la Unión Europea.

La Secretaría General de Comunicaciones crea la Red Integrada de Comunicaciones Oficiales (RICO) para ofrecer voz y datos a las dependencias de la Administración, utilizando la red de telégrafos. Además de la caída del servicio clásico de telegramas se produce la caída de la demanda del servicio de télex.

La red se dota de radioenlaces digitales que cubren todo el país y de enlaces por satélite mediante esta-

ciones VSAT, tanto para sus oficinas pequeñas como para las capitales de provincia mediante enlaces de gran capacidad proporcionados por el satélite Hispasat.

A día de hoy, sin duda alguna el telégrafo ha evolucionado, y aunque los telegramas han caído en desuso, realmente se siguen utilizando en forma de correos electrónicos, mensajes SMS o *whatsapp*. Y aunque nos parezca increíble, Correos sigue contando con un servicio telegráfico que tramita miles de mensajes, que ascendieron en 2010 a 2.282.100.

El uso que actualmente tiene el telegrama es el de una notificación oficial, por lo que es un tipo de documento muy utilizado por los tribunales y los servicios públicos, además de por grandes empresas, ya que el destinatario debe confirmar que recibe el mensaje, y este hecho, junto con el día y la hora de la entrega, queda registrado.

También el romanticismo está presente en la telegrafía, y hay quienes utilizan el telegrama por el valor histórico que aporta y por lo que de tradición tiene, recurriéndose a él en fechas muy señaladas. ●

⊙ Central de télex eléctrico hacia 1985.



España participa en cinco grandes organizaciones postales de carácter internacional

Conectando el mundo

Julia Sola Landero. Fotos: UPU

Desde que en el siglo XVIII el correo comenzó a cobrar carácter de servicio público, la cooperación entre países a fin de garantizar la calidad y la seguridad en el tránsito de los envíos postales fue una necesidad insoslayable. Hoy son varias las organizaciones postales de carácter multinacional cuya actividad está orientada a dotar a los distintos países de unos procedimientos y pautas comunes a fin de asegurar la interoperabilidad de las redes internacionales. España, a través del Ministerio de Fomento, participa activamente en cinco de ellas: la Unión Postal Universal (UPU); la Unión Postal de las Américas, España y Portugal (UPAEP); la Conferencia Europea de Administraciones Postales y de Telecomunicaciones (CEPT); PostEurop, y la Unión Postal del Mediterráneo (Euromed).



© Sede de la UPU en Berna (Suiza).

A comienzos del siglo XIX muchos países, entre ellos España, habían comenzado a desarrollar poderosos sistemas postales, pero el tráfico internacional de correspondencia se regía aún por frágiles pactos diplomáticos, generalmente fruto de acuerdos bilaterales. La aparición del sello, unificando y simplificando el franqueo, abrió las puertas a nuevas formas de cooperación postal entre países tendentes a facilitar la libre circulación de correspondencia.

La Unión General de Correos, creada en 1874 y germen de la actual Unión Postal Universal (UPU), adscrita a Naciones Unidas, fue la primera de una amplia serie de organizaciones creadas para facilitar el intercambio de correspondencia a escala mundial. Unas facilidades que en nuestros días son más necesarias que nunca merced a la globalización de los mercados y, muy especialmente, del mercado postal y las nuevas posibilidades abiertas, por ejemplo, por el e-commerce, que multiplica año tras año los envíos postales en todo el mundo, lo que obliga a la adopción de unas pautas y procedimientos compartidos entre países a fin de mejorar la eficacia y la interoperabilidad de las redes postales internacionales.

En la actualidad, España, que ya intervino activamente en 1874 como país fundador en la creación de la UPU, a través del Ministerio de Fomento y en coordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores, desarrolla y participa en el ámbito postal internacional, tanto en la adopción de procedimientos y políticas comunes a diversas escalas, como en la cooperación al desarrollo en materia postal. Esa participación es canalizada hoy a través de la Subdirección General de Régimen Postal del Ministerio de Fomento, que asume la tarea de coordinar la representación española en los máximos organismos de cooperación internacional en materia postal: la UPU, UPAEP, CEPT, PostEurop y Euromed. Pero antes de entender el papel jugado hoy por estos grandes organismos de cooperación internacional, es necesario remontarse a los orígenes del sello y su imprescindible aportación al fenómeno de la universalización del correo.

Pequeño paso, gran salto

Para aliviar los males del servicio postal decimonónico, aquejado especialmente de la descoordinación, se creó en Inglaterra el primer sello postal de la historia. Corría el año 1840 y con esta medida se trataba de poner orden en el caótico servicio de correos británico. Una medida que inauguró la voluntad de organizar un tráfico de correspondencia cada vez más voluminoso y complejo.

Con aquel primer sello –el legendario Penny Black–, el gobierno británico emprendió una profunda reforma



⊙ Representantes de la UPU durante el Congreso celebrado en el Palacio de Comunicaciones de Madrid en 1920.

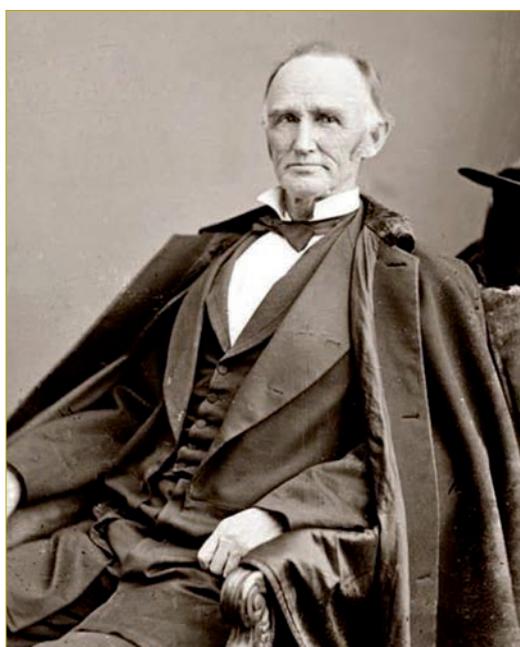
Debajo, Montgomery Blair, promotor de la primera Conferencia Postal Internacional, celebrada en París en 1863.

de la que se encargó el maestro y político inglés sir Rowland Hill, quien en febrero de 1837 presentó al parlamento su proyecto de sellos junto con un manual explicativo. Ese mismo año se designó un comité de la Cámara de los Comunes para estudiar los tipos y sistemas del franqueo postal, y por decreto se decidió que aquel sello inaugural que lucía el perfil de la reina Victoria se pusiera en circulación el día 6 de mayo de 1840.

Dos eran los objetivos principales de la medida: uniformar el tamaño de las cartas y que el envío lo abonara anticipadamente el remitente según una tarifa fijada en función del peso, en lugar de por la distancia recorrida. Dado que hasta entonces, el envío postal corría a cargo del destinatario, que pagaba al emisario según los kilómetros recorridos, la nueva medida pretendía acabar con la posibilidad de que el destinatario se negara a recoger, y por tanto a pagar, la misiva.

Desde aquellas primeras normas han pasado casi dos siglos, y ha sido mucho el camino recorrido y abundantes las medidas adoptadas para intentar organizar el complejo sistema postal internacional. Durante los primeros años del siglo XIX los países firmaban acuerdos bilaterales para fijar el funcionamiento de sus relaciones postales, pero en pocos años la red de acuerdos llegó a ser tan intrincada, que la situación se hizo insostenible por su inoperancia. Se imponía, pues, acabar con los convenios bilaterales y alcanzar un acuerdo internacional.

La primera tentativa para lograr un consenso sobre los principios generales que habrían de regir el intercambio postal, tuvo lugar en la Conferencia que se celebró en París en 1863, a instancias de la administración postal de Estados Unidos y que reunió a quince países americanos y europeos. El objetivo de aquella



Conferencia era poner fin a la necesidad de establecer acuerdos bilaterales entre países y alcanzar un pacto general de carácter internacional.

Tratado de Berna

La conferencia de París sirvió para aprobar las primeras resoluciones dirigidas a conseguir una mayor uniformidad en las relaciones postales internacionales, y sobre todo, para poner en marcha una decisión clave: encargar la tarea de coordinar los distintos servicios postales internacionales a Heinrich von Stephan, a la



⊙ *La UPU promueve la cooperación para el desarrollo postal en países damnificados por catástrofes naturales como Haití. Debajo, Heinrich Von Stephan artífice de la creación de la UPU en 1874.*

sazón director general de correos del imperio alemán, quien convocó, once años después de la Conferencia de París, un nuevo congreso, esta vez en Berna, en octubre de 1874.

Aquel año marcó el inicio de una nueva etapa en las relaciones postales, porque fue en la ciudad suiza donde se decidió la creación de una organización supranacional para regularizar el correo a escala mundial. Efectivamente, el 9 de octubre de 1874 nació la Unión

General de Correos, fecha en la que se celebra el día mundial del servicio postal. En su creación participaron un total de 21 países fundadores, entre ellos España. Cuatro años más tarde, un segundo Congreso de la Unión Postal Internacional, celebrado también en París, cambió el nombre por el actual de Unión Postal Universal. Fue mucho más tarde, en 1947, mediante un acuerdo firmado entre las Naciones Unidas y la UPU, cuando se reconocía a éste como el organismo encargado de los servicios postales internacionales.

Hoy, casi 70 años después, la UPU (Unión Postal Universal) es un organismo adscrito a las Naciones Unidas que tiene entre sus funciones la regulación y mejora de los servicios postales en todo el mundo. Sus 192 países miembros forman un solo territorio postal regido por normas que hacen más ágil y operativo el intercambio de correspondencia. Para ello, la UPU se encarga de establecer una serie de normas aceptadas por todos sus miembros que ayudan a hacer el reparto postal más homogéneo y seguro, desde el establecimiento de tarifas accesibles o de patrones de peso y tamaño para los envíos.



Con la creación del primer sello en 1840, comenzaba a hacerse más fácil el reparto universal del correo



En estas siete décadas, las funciones de la UPU –segunda organización internacional más antigua tras la Unión Internacional de las Telecomunicaciones–, se han ido ampliando a tareas de asesoramiento, mediación, enlace, promoción de la colaboración internacional en las esferas cultural, social y económica, y se ha convertido en el principal foro de cooperación entre los actores del sector postal.

Su papel es estratégico en el escenario internacional, porque, a pesar de que el correo electrónico ha dado la vuelta al sistema tradicional de intercambio postal, el correo sigue siendo un motor clave para la actividad económica –sobre todo la relacionada con el comercio electrónico–. De hecho, en plena era digital, el servicio de correos sigue siendo la mayor red de distribución del mundo, con 5,24 millones de empleados, 679.504 oficinas postales y la gestión de unos 338.000 millones de envíos de correspondencia y paquetería cada año en todo el mundo, según los datos de la propia UPU correspondientes a 2014.

Llegar a todos

Uno de los principales objetivos de la UPU es hacer realidad el Servicio Postal Universal (SPU) –el conjunto de servicios postales mínimos y de calidad disponibles a todos los habitantes de un territorio nacional en todo momento, en cualquier lugar y a un coste accesible y garantizados por el Estado–. El SPU, reconocido como un derecho fundamental y como un valioso instrumento

Guía práctica de regulación del sector postal

En junio de 2014 la Unión Postal Universal lanzó la “Guía práctica de regulación del sector postal”, una publicación de 115 páginas concebida como una herramienta destinada a apoyar a los países de América Latina en sus proyectos de reforma integral del sector postal.

La guía ofrece una serie de orientaciones y apoyo técnico a los países latinoamericanos e informa de los beneficios que genera un sector postal debidamente ordenado. Su intención es sensibilizar a las autoridades nacionales para generar acciones y decisiones concretas encaminadas a iniciar procesos de reforma que lleven a la universalización postal. Por ello, la guía está destinada, a los reguladores y operadores postales públicos de América Latina en su calidad de agentes que pueden involucrar a las autoridades de cada país, y también a los poderes ejecutivos nacionales –ministerios y responsables del sector postal–, y al poder legislativo, dado que en la guía se encuentran los elementos jurídicos necesarios. Su concurso es imprescindible, porque abordar una reforma postal –es decir modernizar, normalizar, ordenar– requiere de un marco legal al que acogerse y también la voluntad de adaptar los sistemas específicos a los compromisos internacionales asumidos en el sector.

La guía ha sido redactada por el Equipo de Consultores de la Unión Postal Universal y de la Unión Postal de las Américas, España y Portugal (UPU-UPAEP), en el que está presente la Subdirección General de Régimen Postal del Ministerio de Fomento. Se puede consultar en la página web de la Unión Postal de las Américas, España y Portugal <http://www.upaep.int/>.

⊙ Actos de celebración del Día Postal en Sana'a (Yemen), en 2011.

© *Reconstrucción de los servicios postales en Haití tras el terremoto de 2010. Debajo, sede de la UPAEP en Montevideo (Uruguay).*



de desarrollo económico, se incluyó como tal en una de las resoluciones del Congreso de la UPU celebrado en Pekín en 1999. En aquel Congreso se decidió que los países miembros de la organización debían asumir el deber de procurar el acceso al SPU. Garantizar este servicio está entre las principales misiones de la UPU –se puede decir que es su razón de ser–, sobre todo en los países en desarrollo, allí donde los servicios postales fuera de los centros urbanos son una rareza, y donde la tasa de alfabetización es alta, la densidad de población escasa y la financiación, prácticamente inexistente.

La misión de la UPU pasa por impulsar, coordinar y apoyar desde el punto de vista técnico, pero corresponde

a cada país miembro definir el alcance del SPU y ofrecer un servicio adaptado a sus circunstancias particulares y a los medios financieros disponibles. El mayor obstáculo es asegurar la financiación de la prestación, que no es un desafío pequeño. En años pasados, los operadores postales ofrecían servicios básicos a precios uniformes gracias a los ingresos obtenidos de la actividad bajo monopolio. Pero con la liberalización del sector postal, los volúmenes de correo bajo monopolio han disminuido junto con los ingresos, por lo que no hay más remedio que encontrar nuevas fuentes de financiación para prestar un SPU en condiciones adecuadas.

Cerca del 70% de los países miembros de la UPU han definido sobre el papel el alcance del SPU, aunque en la prestación del servicio real existen grandes diferencias entre países. No sorprende comprobar que los porcentajes varían en función del grado de desarrollo del país: elevado en países industrializados y escaso en los países en desarrollo, donde entre el 14 y el 25% de la población no tiene acceso al servicio postal. Se dan casos dispares también entre países en desarrollo, como el de Tanzania, donde hay 140.000 buzones para 30 millones de habitantes, mientras que en Uganda, 70.000 buzones atienden a 24 millones de personas. La diferencia se vuelve abismal si comparamos la situación de este último país –donde una sola oficina de correos de la capital acapara el 70% del tráfico postal del país–, con Suiza, donde existen más de 2.500 oficinas de correos para seis millones de habitantes.

En España, en un mercado que fue totalmente liberalizado el 1 de enero de 2011, el SPU está regulado





por la Ley del Servicio Postal Universal, de los Derechos de los Usuarios y del Mercado Postal, de 30 de diciembre de 2010. Su prestación se ha encomendado, hasta 2026, a la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, de acuerdo a los requisitos fijados en esa ley: calidad, regularidad, accesibilidad y asequibilidad.

Ayudando al desarrollo

Si el SPU es un factor de desarrollo, la UPU ha ido un poco más allá y se comprometió, en la cumbre mundial sobre la sociedad de la información, reunida en Túnez en 2005 con el inequívoco título de “Conectar el mundo”, con algunos de los objetivos recogidos en la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas: la de no negar a ninguna persona o nación la posibilidad de acceder al desarrollo, y la de trabajar para que todos los países puedan aprovechar los beneficios de las nuevas tecnologías, y en particular de las relacionadas con la información y las comunicaciones. Es en este campo concreto donde la UPU juega un papel estratégico en las relaciones entre países. Y señala un objetivo: desdibujar las barreras que separan el desierto de la incomunicación con el universo del conocimiento y las tecnologías de la comunicación.

La UPU también se involucra en el Fondo de Calidad del Servicio (QSF son sus siglas en inglés), que se encarga de financiar y poner en marcha acciones para mejorar la calidad del servicio de correos en los países en desarrollo, como los que actualmente se llevan a cabo en Indonesia, Kenia o Tailandia. Iniciativas que son posibles gracias a que en el Congreso de Bucarest de 2004 se decidió mo-



© Entrega de cartas para el concurso de redacción con motivo del Día Postal celebrado en Filipinas en 2014.

Estructura

En la Unión Postal Universal puede ingresar cualquier país miembro de las Naciones Unidas –en caso de no pertenecer, se necesita la aprobación de al menos dos tercios de los países miembros de la UPU–. Su financiación corre a cargo de los 192 países miembros, y está basada en un sistema de diez niveles distintos de contribución.

Debido a los numerosos países que aglutina, su estructura orgánica es bastante compleja. Sus principales órganos son el Congreso Postal Universal, integrado por todos los miembros que componen la organización, y que se encarga de revisar la Convención Postal Universal y sus acuerdos subsidiarios sobre la base de las proposiciones presentadas por los países miembros.

El Consejo de Administración está integrado por 41 miembros elegidos por el Congreso sobre la base de una distribución geográfica estratégica. Su función es la de asegurar la continuidad de los trabajos de la Unión entre congresos, así como el estudio de los asuntos relativos a las políticas gubernamentales.

Consejo de Explotación Postal. Formado por 40 miembros elegidos por el Congreso y se encarga del estudio y elaboración de directrices sobre las cuestiones de explotación, comerciales, técnicas y económicas que interesen al servicio postal.

Comité Consultivo. Su función es representar los intereses del sector postal en un sentido amplio del término sirviendo de marco para un diálogo eficaz entre las partes interesadas. Está compuesto por organizaciones no gubernamentales que representan a los clientes, organizaciones de trabajadores, proveedores de servicios de distribución, etc.

La Oficina Internacional ejerce de secretariado permanente de la UPU, centraliza la coordinación y la ejecución de las acciones y proyectos, y mantiene una estrecha colaboración con la administración postal suiza, con otras administraciones nacionales, y con diversos programas de las Naciones Unidas: Programa para el Control de Drogas, Programa para el Desarrollo y Programa para el Cuidado del Medio Ambiente. También coopera con diferentes organizaciones, como la Unión Internacional de Telecomunicaciones, la Organización Internacional de Aviación Civil, la Organización Internacional del Trabajo, la Organización Mundial del Comercio y el Banco Mundial, la Organización Internacional del Transporte Aéreo, la Organización Internacional para la Estandarización, la Organización Mundial de Aduana y la Organización Policial internacional (Interpol).



dificar el sistema de clasificación de los países y asignar más recursos a los países menos desarrollados.

Bien es verdad que los servicios postales han tenido –y aún tienen–, que resolver una difícil ecuación: por un lado, reestructurar sus negocios para adaptarse a los nuevos tiempos –ofreciendo servicios innovadores, formando alianzas, diversificando sus actividades comerciales, modernizando los productos e instalaciones y mejorando la eficacia–; y por otro lado, conjugar estas mejoras con la exigencia de dar un servicio postal universal con precios rentables y accesibles a todos.

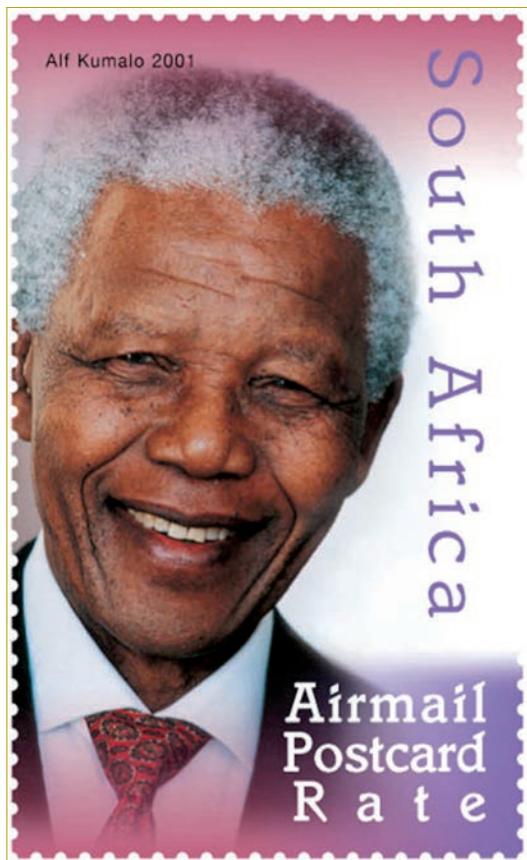
Uniones restringidas

Pero para dar respuesta a todos esos desafíos, la UPU contó prácticamente desde sus inicios con unos aliados excepcionales: las conocidas como uniones postales restringidas, en realidad organizaciones postales intergubernamentales que, adheridas a los acuerdos de la UPU, suscriben sus propios convenios a escala regional para favorecer el desarrollo de mercados y sistemas postales comunes. La UPU recogió ya esa posibilidad en el Congreso de Viena de 1964, donde adoptó una serie de nuevas resoluciones, entre ellas la referida a las uniones restringidas y acuerdos especiales: *Los países miembros de la Unión o sus Administraciones postales, si la legislación de*

estos países no se opone a ello, podrán establecer uniones restringidas y adoptar acuerdos especiales concernientes al servicio postal internacional a condición, no obstante, de no introducir disposiciones menos favorables al público que las previstas en las Actas en las que sean parte los países miembros interesados.

En la actualidad existen unas 17 uniones restringidas reconocidas dentro de la UPU, agrupando organizaciones postales de distintos continentes y regiones del planeta. España, está adherida y ha jugado también un papel muy activo en la gestación y desarrollo de cinco de ellas: Unión Postal de las Américas, España y Portugal (UPAEP); Conferencia Europea de Administraciones Postales y de Telecomunicaciones (CEPT); Posteurop (agrupa desde 1993 a los operadores públicos postales europeos y a las autoridades nacionales de reglamentación del sector postal), y Euromed (Unión Postal del Mediterráneo).

De todas ellas la más antigua es sin duda UPAEP, cuyos orígenes son anteriores incluso a los de la propia UPU y se remontan al tratado postal de Bogotá de 1838 suscrito entre Colombia, Venezuela y Ecuador que, en 1911, gracias al empeño del periodista y político Francisco García y Santos, director general de Correos de Uruguay, cristalizaría en la Unión de los Correos Sudamericanos merced al acuerdo de Montevideo, con



¡Celebra el Día Mundial del Correo!
con **#micarteroyyo**

DÍA MUNDIAL DEL CORREO
9 DE OCTUBRE

¡Ahora basta con que subas tu foto en **Facebook, Twitter o Instagram** con la etiqueta #micarteroyyo y los dos os podréis llevar alguna de las 20 bufandas o 20 buzones hucha exclusivos que regalamos si nos gusta lo suficiente vuestra captura!

► Instrucciones para celebrar el Día Mundial del Correo de la mejor manera posible:
Paso 1. Busca a tu cartero o déjate buscar si ya eres uno de ellos :-)
Paso 2. Sonríe, levanta tus pulgares o pon cara de triunfo
Paso 3. Hazte una foto con él o ella
Paso 4. Envíanos tus fotos a través de Facebook, Twitter o Instagram

► ¡Y así estarás muy cerca de llevarte tu premio en el nuevo concurso que hemos preparado de #micarteroyyo!

► ¡Las 40 mejores fotos se llevarán bufandas o buzones hucha totalmente exclusivos de Correos!

Participa y gana:

20 buzones hucha **20 bufandas**

la participación ya de la casi totalidad de países sudamericanos.

Diez años más tarde, en el Congreso de Buenos Aires, se incorporaron los países de América Central y el Caribe, así como Estados Unidos. España lo hizo cinco años más tarde, en 1926, y, en 1931, organiza el Congreso de Madrid, en el que se fragua la integración de Canadá y Haití y donde la Unión toma el nombre de Unión Postal de las Españas y América. La denominación definitiva tendría lugar tras el Congreso de Buenos Aires de 1990, en el que se produce la incorporación de Portugal y se adopta el nombre definitivo de UPAEP.

Objetivos de la UPAEP

Desde entonces la UPAEP, que hoy cuenta con 28 países miembros, ha venido dando forma a su estructura y organización en sintonía con los cuatro grandes objetivos definidos en su Reglamento General: Promover la prestación del Servicio Postal Universal, así como mejorar e impulsar el mercado postal en la región; fomentar una eficiente cooperación para el desarrollo postal de los países y territorios miembros; mejorar la calidad del servicio, la interoperabilidad y seguridad de las redes, a través de la promoción y aplicación de las tecnologías de la información que permitan medir

el desempeño de los servicios postales, y por último, garantizar la integración de sus acciones y estrategias en el marco de la Estrategia Postal Mundial de la UPU.

Para desarrollar estos objetivos, la UPAEP elabora diversos programas plurianuales, muchos de ellos en coordinación con la UPU y orientados especialmente a la mejora y establecimiento de servicios postales sostenibles en los países y regiones más desfavorecidas de Latinoamérica, donde en muchos casos aún no existen posibilidades de acceso a servicios postales de recepción o envío.

España, con estrechos vínculos históricos con los países latinoamericanos, está implicada muy directamente en diversos grupos de trabajo de la UPAEP, entre otros los de Estrategia, Finanzas, Cooperación Técnica y Regulación, y la Subdirección General de Régimen Postal del Ministerio de Fomento ejerce en la actualidad la presidencia del grupo de trabajo dedicado a la Modernización de los sistemas de Información de la UPAEP. También forma parte del grupo de siete países que integran el Comité de Gestión, encargado del seguimiento de la Unión y de dar asistencia al Consejo Consultivo y Ejecutivo, máximo órgano gestor entre congresos. El Ministerio está implicado asimismo en diversos proyectos de cooperación para el desarrollo y la mejora de los sistemas postales en países como Ecuador,

⊙ *A la izquierda, Nelson Mandela, motivo de numerosas emisiones filatélicas en todo el mundo y, al lado, cartel promocional de la campaña "Mi cartero y yo", lanzada por Correos en el Día Mundial del Correo de 2013.*



© Congreso de la UPU celebrado en Doha en 2012.

Uruguay y Perú. Entre esos proyectos cabe mencionar, de manera especial, el desarrollo del Servicio de Giro Electrónico (IFS), en el que interviene también la UPU y el operador postal español Correos.

Otras Uniones

La Conferencia Europea de Administraciones Postales y de Telecomunicaciones (CEPT) fue fundada en 1959 con el fin de agrupar a los organismos públicos responsables de las políticas y regulación de los servicios postales y la telecomunicaciones, prestados por entonces en régimen de monopolio en la mayoría de países europeos. Orientada a unificar criterios en la prestación de esos servicios, con la evolución experimentada por ambos sectores, especialmente a partir de la década de los 80, la CEPT ha reorientado asimismo su estructura y actividades. Así, en 1992, los operadores de correos y telecomunicaciones crearon sus propias organizaciones: Post Europe y ETNO, en sintonía con las políticas de la UE de separar también los servicios de correos y telecomunicaciones. En cuanto a estructura interna, la CEPT se organizó definitivamente en torno a tres comités: el CERP (Comité Europeo de Reglamentación Postal), el CEI (Comité Europeo de Radiocomunicaciones) y ECTRA (Comité Europeo de Asuntos Reglamentarios

de Telecomunicaciones). Las actuaciones del CERP se desarrollan hoy a través de una sesión plenaria anual y dos grupos de trabajo, el primero de ellos dedicado a los temas relacionados con la UPU y el segundo a las políticas regulatorias. En la actualidad, la Subdirección General de Régimen Postal del Ministerio de Fomento ejerce la vicepresidencia del primer grupo de trabajo.

PostEurop fue creada en 1993 para representar los intereses de los operadores postales nacionales frente a las autoridades de reglamentación y regulación responsables de las políticas del sector postal. Con sede en Bruselas, representa hoy a 50 operadores postales europeos, entre ellos Correos, que integró la nómina inicial de sus 26 miembros fundadores. Una Asamblea anual determina sus objetivos y estrategia, encomendados a un equipo directivo que es elegido en Asamblea plenaria cada tres años.

La Unión Postal del Mediterráneo (Euromed) es la más reciente de las uniones restringidas. Adscrita a la UPU desde hace solo cinco años, en 2011, agrupa a 18 operadores postales de ambas orillas del Mediterráneo. Con sede en Malta, sus principales objetivos son reforzar el papel de los servicios postales como promotores del desarrollo y favorecer la implantación de sistemas y procedimientos comunes en la gestión de los envíos postales. ●



© En enero de 2015, Correos emitió la primera serie filatélica con la imagen de Felipe VI.

El franqueo timbrado en España

Lo que cuentan los sellos

Begoña Olabarrieta

Pocas veces un papel tan pequeño ha sido tan emblemático, seguido, perseguido y objeto de culto. El sello, apenas una pequeña “pegatina” de papel, es más que un método de franqueo que llegaba a nuestras fronteras en el siglo XIX; es un testigo de excepción de cambios políticos y sociales, de gustos culturales, de innovación y renovación. A lo largo de sus 166 años de vida entre nosotros el sello ha sido, y es, el mejor contador de historias de la historia de España.

La historia del sello en nuestro país es tan rica, rápida, cambiante y casi tan tumultuosa como lo ha sido la propia historia de España. No en balde el sello es el elemento que quizá refleja mejor cada momento, cada gobierno, cada conflicto, cada ideología y cada pensamiento.

Tras su primera aparición en nuestras fronteras en 1850, hoy, 166 años después, el sello ha cambiado mucho. De aquellos primeros pequeños trozos de papel engomado con la efigie de la reina Isabel II que se pe-

⊙ Carta con marcas prefilatélicas de Elche y Murcia anterior a 1840 y, al lado, un ejemplar de penny black, el primer sello emitido en Gran Bretaña y en todo el mundo.



Todocolección.net

gaban en las cartas al modo tradicional, hemos llegado a las nuevas tecnologías y a estampillas que tienen olores, movimiento y relieve.

Aunque quizá con las nuevas formas de comunicación y de franqueo, y la automatización y digitalización de los procesos, la función original del sello pueda correr cierto peligro, siempre será objeto de culto y emblema del momento que a cada generación le toca vivir.

La historia de este pequeño pedazo de papel se inicia en España, al menos en intención, en 1843 cuando en una orden del gobierno provisional de 17 de agosto se sugiere una idea innovadora para evitar “los inconvenientes graves a que está sujeta la contabilidad del ramo de Correos, conciliándolo sus mayores rendimientos con la centralización de los fondos del Estado”. La solución para todo ello no era otra que el establecimiento del franqueo previo “adoptado modernamente en algunos países de la cultura Europea”, se decía.

Una solución que en aquel momento no pareció tener mucho apoyo y que deberá esperar algunos años más para hacerse realidad y poner fin a algunos de los problemas que hasta entonces tenía el servicio de Correos.

Pero también una solución que pone de manifiesto una apertura a nuevos tiempos y aires de cambio que ya se venían dando en Europa y que, como se dirá en un real decreto posterior, era “una invención que afecta a todas las clases de la sociedad, y que pugna con hábitos envejecidos y profundamente arraigados”.



Hasta que esas ideas modernas empiezan a entrar en España el franqueo de las cartas se realizaba mediante los llamados signos o marcas de posteo y también se utilizaron las conocidas como marcas prefilatélicas desde 1717, que indicaban la oficina postal desde donde se enviaba la correspondencia, unidos a los datos de remitente, destinatario, etc. Eran como presellos, por decirlo de una manera coloquial, pero el sistema parecía no funcionar bien del todo.

Como se pone de manifiesto en el real decreto de 29 de octubre de 1849 que establecía los sellos de Correos para el franqueo y certificado de la correspondencia –y que viene a revolucionar el sistema tal y como se conocía hasta el momento– los empleados se sentían “abrumados” al tener que hacerse cargo de la recaudación y de la contabilidad.

Un nuevo método

Es pues en ese año de 1849, y con ese real decreto, cuando se abre la puerta al “método para franquear las cartas inventado en Inglaterra, y recientemente introducido en Francia”, que ya se conocía en España y parecía contar con buena aceptación entre la opinión pública. El sello entra así en nuestro país y con él un cambio en la forma de tarificación, franqueo y recaudación que, con más o menos reformas, ha llegado hasta el siglo XXI.

La idea de este ingenioso sistema nació en Inglaterra en 1840 gracias al proyecto de sir Rowland Hill, cuya “reforma postal” impone un sistema en el que la única forma de aceptación de envíos era el pago previo del porte de la correspondencia con tarifas establecidas.

De acuerdo con este proyecto de Hill, que fue inmediatamente aceptado no solo en su país, sino que



⊙ Emisión conmemorativa dedicada al 300 aniversario de Correos. Debajo, varios sellos de la primera emisión de 1850 con la efigie de Isabel II.

corrió como la pólvora entre los países europeos y las colonias en los años posteriores, el franqueo de esas tarifas se realizaría con “un pequeño trozo de papel del tamaño suficiente para imprimir el sello y recubierto al dorso con un baño de goma”.

Surge así el primer sello, el denominado “penny black” debido a su color y a su valor –un penique–, en el que se introdujo una imagen de perfil de la reina Victoria, la descripción del precio y la palabra “Postage”, indicando así su uso. Lo que no apareció fue el nombre de la monarca, ya que estimaron que era lo suficientemente conocida e importante como para no tener que explicar quién era.

Ese primer modelo marcará las características y configuración de los sellos en todos los países del mundo en siglos venideros.

Y así ocurrió en España cuando en 1850, por fin, se realiza la primera emisión, en este caso cinco sellos con diferentes valores, todos con la efigie de Isabel II, con colores diferenciados según tarifa e, igualmente, omitiendo el nombre de la reina.

Eran 5 diferentes valores faciales: el de color negro correspondía a 6 cuartos de real, el lila a 12, el rojo a 5, el azul a 6 y el verde a 10. Se acaba desde entonces con la forma de franquear utilizada hasta el momento

y se especificaba que esos sellos se venderían por unidades en estancos y otros puntos de venta designados para ese fin.

Instrucciones

También se publicaron las instrucciones para su utilización, las tarifas por tipo de carta, zona, excepciones, etc., todo un tratado del uso del nuevo sello de Correos que quedó bien reflejado en ese real decreto de 1849 para garantizar que el sistema funcionase a la perfección. Se llegó a tal detalle que incluso se aclaró cómo había que pegarlos: “Se debe cuidar mucho de mojar bien la goma para que el sello no pueda despegarse. Cuando en la parte de arriba de la carta no quepan todos los sellos, se colocarán en cualquier sitio del sobre”.

Surge el franqueo de correos tal y como lo hemos conocido hasta nuestros días y el nuevo sistema empezó a funcionar. Durante aquellos inicios los sellos tenían validez de un año, desde 1 de enero a 1 de enero del siguiente, dando los puntos de venta un plazo de 15 días para cambiar los sobrantes y hacerse con los nuevos.

En estos primeros años la imagen del sello es única, siempre la de la reina como representación máxima del país. Esta se conjugó en 1853, por ejemplo, con escudo de la Villa para una emisión de dos sellos de correo interno para Madrid. Dos años después se emitieron otros con el escudo de España de la época combinado con su efigie.

La primera evolución importante llegará en 1865 cuando la estampilla pasa a ser dentada, un modelo que se generalizará y que en principio tenía 10 perforaciones, hasta que en 1940 pase a tener 13.

Poco a poco también la iconografía y la simbología



⊙ Emisión del bando carlista en Cataluña con la imagen de Carlos María de Borbón y, a su lado, sello con la efigie de Amadeo de Saboya.



cambian, como lo hacía aquella España que destrona a Isabel II con la revolución de 1868. El sello, ya incorporado a la vida cotidiana del momento, es testigo de esos cambios.

La “Matrona”

1870 será un año intenso para el sello. Como no podía ser de otra manera, la imagen de Isabel II deja

de aparecer en los mismos y se emite una serie de 13 estampillas que supone un cambio en la iconografía: se representa a una “Matrona”, una imagen alegórica de España con una corona mural.

A finales de ese año, con la llegada al trono de Amadeo de Saboya, la efigie vuelve a retomar su papel principal pero con un pequeño cambio: así como en la época anterior tan solo aparecía un busto de Isabel II, al recién nombrado Rey se le da un poco más de “cuerpo”, representándolo con hombros, humanizando en algo a la figura del monarca.

Pero al igual que él, esa imagen iba a durar poco. La I República, tras la abdicación del monarca en 1873, retira de nuevo las efigies y retornan las alegorías y otros motivos. Desde el inicio de ese año y hasta finales del siguiente se emiten sellos con alegoría de la república, de la justicia y también con el escudo español vigente.

En ese periodo se produce otro fenómeno que se repetirá años más tarde en la guerra civil y que habla de una España en conflicto, una emisión de sellos “paralela”. En este caso de los carlistas, partidarios de Carlos María de Borbón, durante la III guerra carlista, que emitieron una serie con la imagen del pretendiente al trono que se usará hasta 1875 en el País Vasco, Navarra, Cantabria, Cataluña y Valencia.

Y de nuevo, testigo de cambios, con la llegada de Alfonso XII al trono en 1875 se vuelve al sello de efigie desplazando a los motivos alegóricos de la república. En este caso se combinan las dos formas, aquella más austera de tan solo el busto del primer sello de Isabel II, con la imagen más humanizadora en la que se veían los hombros comenzada por Amadeo de Saboya.

La “leyenda” de la creación del sello

Sobre el sello y su concepción como revolucionaria manera de franquear el correo circula una historia, casi leyenda, de la que se dan varias versiones y que explica por qué el británico sir Rowland Hill generó una auténtica revolución en los servicios de entrega de cartas en 1840.

La historia, o por lo menos una versión de la misma dice así:

Sir Rowland Hill se hospedaba en una posada durante un viaje por Escocia en 1835. Una mañana, mientras se calentaba en la chimenea, vio cómo el cartero entraba en la casa y entregaba una carta a la posadera.

Ella la examinó detenidamente y se la devolvió al cartero para que la retornara al remitente alegando que no podía pagar el porte. Como buen caballero inglés, sir Rowland se ofreció a pagar la media corona que costaba el porte de la misiva. La posadera le dio las gracias, recogió la carta y sin abrirla la dejó sobre una mesa.

Hill, asombrado, le preguntó el por qué de su actitud, a lo que la posadera le contestó que no había pagado la carta porque en ella no había escrito nada más que la dirección. La verdad, le contó la mujer, es que para saber si todos sus parientes estaban bien habían acordado que cada línea de la dirección fuese escrita por uno de ellos y así si en el sobre estaba la letra de todos es que no había problemas. La posadera recibía noticias de sus parientes y nadie pagaba por ello.

Lo que no sospechaba la posadera es que el sistema de pago previo para el Correo, establecimiento de las tarifas y el uso de sello ideado por sir Rowland Hill pondría fin a su engaño.



Una visión particular de la Historia

Durante el gobierno de Francisco Franco el sello se utiliza como vehículo para difundir la visión que el jefe del Estado tenía de la historia de España, escogiendo momentos, personajes y hechos que identificaba con su idea de gobierno.

El régimen tenía sus momentos preferidos, otros a los que mostraba menor interés y otros que directamente desaparecían. Por ejemplo, pocos fueron los sellos que se refirieron a la época romana en Hispania, con la excepción de dos dedicados a personajes hispanorromanos, Trajano, Séneca y al poeta bilbilitano Marco Valerio Marcial.

La época visigoda tampoco parece haber suscitado mucho interés entre los decisores de las temáticas del sello en esos momentos, con tan solo un protagonista, Recaredo, quien no en vano se convirtió al catolicismo.

Judíos y musulmanes hubieran pasado desapercibidos en su presencia en las emisiones españolas de la época si no es por los sellos dedicados a Averroes y a Maimónides.

Sin duda el periodo de la historia que más parece gustar al régimen franquista fue la reconquista, con el personaje de Rodrigo Díaz de Vivar, el Cid, al frente. Fue en 1937 cuando se lanza la primera emisión con su imagen, en una especie de identificación entre la gesta del noble castellano con la de un Franco vencedor. Como dicen los estudiosos del sello de aquellos años, la edad media fue una imagen de España ideal para el régimen, representaba unos valores de pureza, nobleza y fe cristiana.

Fernán González, primer conde de Castilla, Alfonso X el Sabio, Fernando III el Santo o Jaime I el Conquistador serán otros de sus iconos. A ellos se une la pareja por excelencia, Isabel y Fernando, los Reyes Católicos, que ya desde el inicio de la guerra civil serán utilizados por el bando sublevado como modelo a imitar y acaban siendo una de las imágenes más difundidas.

Con ella, como no podía ser menos, la colonización de América, no sólo con Cristóbal Colón al frente, sino con una larga lista de conquistadores y exploradores que mostraban la grandeza de España. La época del imperio les lleva a recoger imágenes monárquicas como Carlos I, Felipe II o Felipe IV, y otras nobles como el conde duque de Olivares

El siglo XVIII, sin embargo, pareció no existir, ni el ideario de la ilustración, el afrancesamiento con la llegada de los Borbones o las derrotas de España, y pocos fueron los merecedores de un sello propio, entre ellos Gaspar Melchor de Jovellanos.

El siglo XIX tampoco era de su total agrado, con excepciones como un sello dedicado a Agustina de Aragón en la guerra de la Independencia o el reconocimiento a Isabel II en su papel de introductora del nuevo sistema de franqueo en 1850.

No hubo espacio para hablar de la pérdida de los territorios de ultramar y, más adelante en el XX, tampoco se resaltó la imagen de personajes destacados, con la excepción de Miguel Primo de Rivera; su hijo José Antonio no la mereció.



⊙ Plancha de sellos retirados de la circulación por contener una imagen poco favorecedora de Isabel II

El “Pelón”

Avanzando algo más en el tiempo y en la historia, Alfonso XIII da lugar a uno de los sellos en los que la figura de la monarquía se muestra más humana de lo que se había hecho hasta entonces, la serie conocida como el “Pelón”, que se emite en 1889 mostrando la imagen de un rey aún niño, casi sin pelo, iconografía y mensaje que está muy lejos de aquellas tan hieráticas de los inicios. El “Pelón” será años más tarde sustituido por el “Cadete”, ya mostrando a un joven con el uniforme de la Academia de Infantería.

Mensajes de “marca” para un tiempo en el que el sello trasciende a los regentes y a las alegorías del Estado para entrar en otro mundo ideológico y de transmisión de mensajes, un hecho que continuará produciéndose en los siguientes años. Literatura, cultura, patrimonio, historia o personajes ilustres, todos a disposición de esos trocitos de papel para distintos usos según necesidades: ensalzar una concepción de gobierno, la legitimación, la cohesión, los avances, la modernidad. El sello comienza entonces una de sus facetas clave, ser trasmisor de valores e ideas.

En 1905 se emiten los primeros sellos conmemorativos de la historia postal española, fueron diez des-



⦿ Tarjeta postal con franqueo emitida durante la I República y, al lado, sello con la imagen de Alfonso XIII de niño.

tinados a ensalzar el tercer centenario de la publicación de *El Quijote de La Mancha*, y se mostraba un pasaje del libro, la imagen de su autor, Miguel de Cervantes, y el escudo con una alegoría alada.

Unos años más tarde, en 1920 habrá otra serie que muestra una imagen del rey conjugada con la del Palacio de Comunicaciones. En 1928 una serie llamada “Pro-catacumbas” que destacaba el trabajo de la Iglesia en las catacumbas de Pretextao en Roma. Solo se vendió en Santiago de Compostela y en Toledo y mostraba al papa Pío XII y al rey, con una leyenda en latín que decía: “Por la fe y el arte”.

También imágenes de las exposiciones internacionales de diferentes ámbitos que se celebraron en el país en aquellos años, de la obra de Goya, o del descubrimiento de América; todas ellas se suceden a lo largo del reinado de Alfonso XIII haciendo entrar a la estampilla en el mundo de los coleccionistas de estos pequeños trozos de historia.

En estos años el sello es testigo de otro cambio que revolucionará la historia de las comunicaciones y por lo tanto del correo en España y en el mundo. En 1926 se emiten por primera vez sellos destinados a tres clases diferentes de correo: ordinario, urgente y aéreo. El transporte por avión había llegado, y con ello una rapidez en la comunicación sin igual hasta el momento.

Reciclaje

Un nuevo exilio, esta vez el de Alfonso XIII en abril de 1931, y una nueva república, la segunda, conllevarían, según la lógica de los anteriores cambios de gobierno, la emisión de una nueva serie básica con nuevas figuras e imágenes. Pero no fue del todo así.



España se encontraba sumida en una crisis económica y las medidas de austeridad del momento llevan a un hecho sin precedentes: seguir usando los sellos con la imagen del destronado rey pero sobreimpresionando las palabras “República Española”, reciclando así los ya existentes y ahorrando algo en costes. Aunque el monarca salió del país su imagen no lo hizo durante 4 años en las cartas. A esa reutilización de la imagen del rey se une otra serie que se emitió al inicio de la república, basada en personajes. La idea inicial fue estampar la imagen de Niceto Alcalá-Zamora, pero se abandonó al pensar que un presidente podía cambiar más rápidamente que un rey y se decidieron por figuras más atemporales como Nicolás Salmerón, Emilio Castelar, Pi i Margall o Pablo Iglesias. Entre esos personajes “civiles” destaca la introducción por primera vez de mujeres, como Mariana Pineda o Concepción Arenal, reconociendo su aportación en un momento de la historia de España.

No será hasta 1932 cuando las alegorías vuelvan a simbolizar el gobierno, retornando a la “Matrona”, en esta ocasión un busto femenino con el gorro frigio, una imagen de mujer que evolucionará a lo largo de los años del gobierno republicano, como esa en la que aparece sentada, apoyada entre un león y un escudo con la corona mural y atenta la lectura de dos niños.

Hasta el momento en que estalla la guerra civil, en 1936, se emitieron siete series filatélicas y se innovó en el método de impresión con la entrada del huecograbado que convivió con calcografía, offset y litografía. Pero el conflicto vino una vez más a cambiar las cosas y el sello se divide, al igual que el país, en dos bandos.



Sellos por bandos

Tras el inicio de la guerra, España queda dividida en zonas controladas por los republicanos y por los sublevados, y los sellos se dividen también. Ambos bandos emiten sus series utilizando para ello imágenes de sus campañas militares y otras más propagandísticas e ideológicas.

En la zona republicana se utilizaron imágenes como la “Defensa de Madrid”, la “Fiesta del Trabajo” (el 1 de mayo de 1938) y de homenajes a la “43 División” o al “Ejército Popular”.

En la zona sublevada, junto con imágenes militares y del ejército, destacaban las dedicadas a personas que representaban una serie de valores que se asumían como correctos y emblemáticos, y que persistirán con la dictadura de Francisco Franco, con la figura del Cid o los Reyes Católicos como abanderados.

Sea como fuere, el sello no quedó al margen de las escaramuzas de la guerra y en ellos se vio un uso diferente, la recaudación de fondos. Con la creación de la Agencia Filatélica Oficial en 1938 (AFO), se inicia un periodo en el que la estampilla adquiere un valor especial. Creada por el comerciante filatélico Arthur Barger, cuenta con el beneplácito del presidente, Juan Negrín, que tras la pérdida de valor de la moneda republicana con respecto a otras extranjeras, ve una posibilidad de financiarse con la venta al exterior de antiguas y nuevas emisiones a través de las legaciones diplomáticas en el exterior.

Entre las primeras que se vendieron, una reedición de la emisión de 1905 dedicada al III Centenario de la publicación de El Quijote de la Mancha.

Mientras, en la zona sublevada se emitieron series para ser usadas en los territorios bajo su control, incluyendo valores coloniales utilizados para la correspondencia con Marruecos que fueron admitidos por la Unión Postal Universal. Como la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre estaba en zona republicana, primero en Madrid y luego trasladada a Barcelona, estos sellos se emitieron en imprentas de diferentes ciudades.

También el bando sublevado acogió la idea de la reutilización de sellos anteriores, usando para los de 1 y 2 céntimos los emitidos entre los años 1933 y 1936, a los que solo hubo que sustituir la leyenda “República Española” por la de “Estado Español”. Y al igual que sus enemigos en el conflicto, también se hicieron emisiones con fines recaudatorios, la mayor parte conmemorativas, en hojas bloque para coleccionistas, como la destinada al “Primer Aniversario del Alzamiento Nacional y Liberación de Toledo”.

Cuando se hizo la emisión conmemorativa del segundo aniversario, el sello ya recoge todos los atributos fascistas del momento: saludo romano, yugo y flechas, corona de laurel y canto ritual: “Franco, Franco, Franco”.



⊙ Emisión filatélica de la II República dedicada al correo submarino que rompió el cerco de Menorca.

Imagen conocida

Apenas 4 semanas después de ganar la guerra civil ya se mostraba en los sellos la imagen del nuevo jefe del Estado, Francisco Franco. En abril de 1939 aparece una primera serie básica con una imagen suya de perfil, mirando hacia derecha, con el escudo nacional al fondo y vestido con el uniforme militar. No era una imagen nueva, ya que se escogió una que habían utilizado sus partidarios para promocionar la causa “nacional” y por lo tanto era fácilmente reconocible. Con esta rápida emisión en pocas semanas, Franco dejaba clara su intención de permanecer al frente del nuevo gobierno.

A lo largo de los años de su mandato la imagen del jefe del Estado se sucede con distintos atuendos, con

Correo submarino

Las necesidades de divisas por parte del gobierno de la república son acuciantes en 1938 y el sello se ofrece como un elemento inmejorable de captación de fondos a través de su venta en las legaciones diplomáticas en países amigos.

En aquel año la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre se había trasladado a Barcelona huyendo de Madrid, y la Agencia Filatélica Oficial de Arthur Barger seguía con emisiones que conseguían buenos beneficios.

Pero a primeros de agosto de ese año la situación era límite y se necesitaba un hecho bélico destacado, plasmable en un sello y exportable. Fue la AFO la que dio la idea: romper el cerco de Menorca, que permanecía en el bando republicano pero aislada por el bloque de área Mediterránea controlado por los sublevados. Para ello, qué mejor idea que hacer un transporte de Correos entre Barcelona y Mahón en submarino.

La idea se gestó y se llevó a cabo, con un corresponsal de guerra de un periódico norteamericano a bordo que diera fe de la hazaña, y el 12 de agosto el correo vía submarino partía hacia Menorca para regresar un día después habiendo conseguido su objetivo.

Todo un éxito para ser reflejado en un sello que ya se había emitido un día antes de la salida del especial correo y en el que se representaron tres submarinos en superficie y dos sumergidos.

La previsión fue conseguir unas 750.000 pesetas de la época, pero se estima que las ganancias llegaron a los 20 millones, cobrados en francos franceses y libras esterlinas.

El correo submarino a Menorca no se volvió a repetir.



© Reedición de la Agencia Filatélica Oficial republicana de la emisión de 1905, dedicada al tercer centenario del Quijote. Debajo, sello dedicado a la defensa de Madrid.

el uniforme militar, con un abrigo de cuello de piel puesto sobre los hombros, con complementos como la espada, o en escenarios como el castillo de la Mota al fondo.

El abrigo capa hacía clara referencia a la capa de armiño vestida por los monarcas y por la gente de alto rango, la espada le vinculaba al poder y el castillo de la Mota fue uno de los símbolos favoritos de esta época de España, junto a los ya mencionados Reyes Católicos, imágenes que Franco se empeñó en vincular al nuevo Estado.

Una anécdota respecto a la presencia del jefe del Estado en los sellos es que Franco nunca cobró “derechos” por el uso de su imagen, como sí lo hiciera el dictador alemán Adolf Hitler, que creó un modelo de *merchandising* por el cual obtenía *royalties* por prestar su imagen a distintos soportes.

Otro dato curioso es que en los primeros 23 años de emisiones de sellos la imagen de Franco no envejeció, algo que también le ocurrió a la Reina Victoria, que siguió mostrando una imagen de 18 años cuando ya había cumplido los 80.

Con anécdotas o sin ellas la producción postal bajo el régimen franquista se caracterizó por los mismos rasgos que en otros países de su entorno: estricta supervisión estatal en temática, producción, distribución y venta.

Los temas utilizados se definieron a través del llamado Plan Iconográfico Nacional, con 6 categorías que estipulaban qué asuntos eran los pertinentes y que sintetizó las principales tendencias que se venían dando desde la primera emisión de 1850. La mayor parte eran del jefe del Estado, personalidades históricas, expresiones culturales y naturaleza.



Consciente del poder comunicador del sello, para el gobierno franquista la elección del tema no era aleatoria y prevalecía una clara intencionalidad, por eso, por ejemplo, sólo algunos episodios de la historia de España se conmemoraron, aquellos que coincidían con su visión de participar del pasado y de la sociedad.

Algunas representaciones acabaron convirtiéndose en icónicas y conformaron el núcleo iconográfico del Estado, utilizadas no solo en sellos, sino también en otros soportes de difusión y propaganda. Entre ellos el ya mencionado castillo de la Mota y otros como la Dama de Elche o el retrato escultórico de Goya por Benlliure.

El objetivo era reforzar la idea de grandeza del pasado, las tradiciones, el catolicismo como valor inherente en los españoles y legitimar con ello la idoneidad del sistema político y su gobierno.

En 1954 se produce un cambio significativo en la imagen del jefe del Estado en el sello en un intento de homogeneizar las emisiones definitivas y una vez que se había estabilizado la situación política y España había sido reconocida por Estados Unidos y por organismos internacionales. Es la primera vez que Franco aparece retratado sin uniforme, con una imagen algo más cercana, más afable. Una imagen que perdurará hasta 1975, cuando se emiten los últimos valores de este modelo. El sello de nuevo muestra los cambios que se sucedían en el país.

El 20 de noviembre de 1975 muere Francisco Franco y el rey Juan Carlos I asume la jefatura del Estado. España empieza un periodo de transición a la democracia y a muchos cambios en su concepción y estructura como país.

Poco más de un mes después de su proclamación como rey, se realiza una emisión con la efigie de Juan Carlos I individualmente y también en pareja con su esposa, la reina Sofía. A esta le seguirán otras series básicas con la imagen del monarca, desde diferentes ángulos, mirando a la izquierda o al frente. Se mantienen también algunas de las series que se habían definido en el anterior régimen franquista, como la de la “Hispanidad” o la de “Centenarios”.

Testigo de excepción

Poco a poco el nuevo régimen va consolidándose y el sello es testigo de un momento crucial en la reciente historia de España, la ratificación de la nueva Constitución española en diciembre de 1978.

Dos días más tarde de su entrada en vigor se hace una emisión para celebrarlo en un sello en el que aparece la bandera del edificio del Congreso y una rama de olivo, que según los expertos representa la naturaleza pacífica del cambio político, pero también elementos del régimen anterior, el escudo bandera es todavía el franquista, dado que el constitucional no aparecerá hasta 1981.

Apenas un año después, una emisión muestra otro



de los hitos de la reciente historia de nuestro país, la constitución de las autonomías y la proclamación de los estatutos de autonomía de Cataluña y el País Vasco. A estos dos les seguirán poco a poco los del resto de comunidades autónomas que iban a configurar la estructura del estado tal y como hoy la conocemos.

El país cambiaba rápidamente y las series filatélicas lo recogían con rapidez, como la adhesión de España al Consejo de Europa en 1977, o los grandes eventos internacionales que marcan la época, como el V Centenario del Descubrimiento de América, la Expo 92 o las Olimpiadas de Barcelona.

Durante los primeros años de la democracia el valor del sello como elemento de difusión tampoco pasó desapercibido y aparecen emisiones con un claro contenido pedagógico, como las de “Seguridad Vial” y la de “Donantes de Sangre” en 1976, a las que seguirán otras como la de “Ahorro de energía”, las de “Utilice los transportes colectivos” o “Trasplante de órganos”. Un uso social y de defensa de valores cívicos para el sello que, al mismo tiempo, mantiene sus emisiones más “clásicas” de patrimonio y cultura como se venía haciendo en los años anteriores.

Desde entonces y hasta la abdicación de Juan Carlos I en junio de 2014, las series se suceden, combinando las tradicionales como las fiestas populares o las relacionadas con la naturaleza, con otras que resaltaron la actividad internacional de los reyes, momentos como el mundial de fútbol o la capitalidad europea de la cultura para Madrid en 1991.

Es este precisamente un período en el que otro hecho decisivo viene a determinar el futuro del sello: la creación de la Comisión Filatélica del Estado en 2010, un órgano adscrito al Ministerio de Fomento que es, desde entonces, el que decide las temáticas de las emisiones anuales.

Hasta su creación, Correos desempeñaba esa competencia a través de un consejo asesor de carácter informal, pero a partir de 2010, la Comisión Filatélica del Estado, conforme a lo previsto en la Ley 43/2010, decide la temática de las emisiones tomando para ello las propuestas de los distintos actores públicos y privados, incluidos los coleccionistas, abriéndose así la puerta para que los motivos conmemorativos de los sellos puedan ser decididos por la sociedad y dejando definitivamente atrás los estrictos planes iconográficos nacionales.

La excepción de Adolfo Suárez

Precisamente es la Comisión quien decide una de las excepciones más interesantes del devenir habitual de las emisiones. En noviembre de 2013, se inauguraba una serie filatélica de “Presidentes de Gobierno Español” con un sello dedicado al expresidente Adolfo Suárez. Era la primera vez que, a excepción de los reyes



⊙ En la imagen superior, emisión de 1971 dedicada al Año Santo Compostelano con un dibujo de la iglesia de San Martín de Frómista. Junto a estas líneas, una de las primeras emisiones con la imagen del rey Juan Carlos.

y de Franco, como jefe del Estado, se incorporaba la imagen de una persona viva en un sello.

Todo ello ajustándose a la excepción recogida en el Real Decreto 1637/2011 de 14 de noviembre por el que se establece la composición, competencias y régimen de funcionamiento de la Comisión Filatélica del Estado, adscrita al Ministerio de Fomento y cuyas resoluciones autorizando las emisiones de sellos y otros signos de franqueo son firmadas por los subsecretarios de Fomento y de Hacienda y Administraciones Públicas.

En ese texto, en su artículo 14, se estipula que no se emitirán sellos que representen la imagen de personas vivas, salvo los que se dediquen a la familia real, pero que, excepcionalmente, se podrá proponer la emisión

La emisión de sellos

La Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del Servicio Postal Universal, de los Derechos de los Usuarios y del Mercado Postal recoge en su disposición adicional cuarta las normas básicas que deben regir la emisión y distribución de los sellos y otros signos de franqueo, desarrolladas con posterioridad mediante el Real Decreto 1637/2011, de 14 de noviembre, por el que se determina la composición, competencias y régimen de funcionamiento de la Comisión Filatélica del Estado y se regulan las emisiones de sellos de correo y otros signos de franqueo.

Respecto a las emisiones de sellos de correo y demás signos de franqueo, así como su programación, la Ley 43/2010 establece que serán autorizadas mediante resolución conjunta de los subsecretarios de Economía y Hacienda (con posterioridad Hacienda y Administraciones Públicas) y de Fomento.

Esta Ley contempla también la creación de la Comisión Filatélica del Estado con carácter de órgano consultivo para ambos ministerios y garantiza la participación en ella de las asociaciones filatélicas más representativas.

Por su parte, el Real Decreto 1637/2011, de 14 de noviembre, define las competencias de la Comisión Filatélica del Estado, entre ellas: elaborar el programa anual de emisiones;



⊙ Sello con la imagen del expresidente de gobierno Adolfo Suárez. Debajo, emisión de 2015 dedicada a los reyes de España.

de sellos que incorporen la imagen de personas vivas cuando concurren circunstancias de índole cultural, deportiva, científica, institucional o cualquier otra análoga a las anteriores que así lo justifiquen.

En este caso se consideró que el papel jugado por Adolfo Suárez durante la transición estaba su-

ficientemente justificado como para ser una excepción a la norma y su imagen apareció en vida.

Tiempos modernos

El periodo de modernización, apertura internacional y puesta al día de España que reflejaron los sellos durante los años del reinado de Juan Carlos, se mantiene con su sucesor Felipe VI. Nuevas tecnologías, digitalización y cambios en los hábitos de enviar mensajes son algunas de las realidades a las que se enfrenta el sello en este periodo.

La primera emisión correspondiente al nuevo monarca es un claro reflejo de esos tiempos modernos. En enero de 2015, se emite la primera serie básica del rey Felipe VI, en la que aparece



No era la primera vez que la imagen de Don Felipe de Borbón y Grecia aparecía en los sellos, un año antes lo hizo al ser proclamado nuevo rey de España, también de civil tanto en la imagen individual, como en la compartida con la reina Letizia. Como fondo de la hoja bloque aparecía la bandera de España y el nuevo escudo de armas de S.M. el Rey

Pero él ya estaba acostumbrado a ver su imagen en los sellos durante su tiempo como príncipe de Asturias, en 1977 cuando fue oficialmente nombrado heredero, en conmemoraciones como la de 2001 coincidiendo con el 25 aniversario del reinado de su padre y, como no podía ser menos, con motivo de

su boda, el 22 de mayo de 2004. Ese mismo día se inauguraba en Valencia la Exposición Mundial de Filatelia y se puso en circulación una hoja bloque en la que, junto a sellos de los reyes Juan Carlos I y Sofía, aparecía uno de Felipe de Borbón y otro junto a su ya esposa, Letizia.

En el siglo XXI los sellos siguen siendo objeto de culto y de coleccionismo, aunque el envío de mensajes empiece a hacerse por otros métodos. Un cambio de hábitos que obliga al sello a ponerse al día con nuevas ideas que conecten mejor con las nuevas necesidades del público. Ejemplo de ello es la posibilidad de personalizar su propia estampilla, un servicio ofrecido por Correos que permite transformar imágenes propias en sellos reales.

También las emisiones con realidad aumentada, con olores y sabores, las que cambian de forma según el lado desde el que se miren o las de texturas en relieve. Todo para que este pequeño pedazo de papel siga siendo el mejor relator de los tiempos que corren. ●

proponer los temas de los sellos a emitir y realizar recomendaciones, e informar propuestas normativas y cualquier otra cuestión que le sometan a consulta en materia filatélica los ministerios de Fomento y de Hacienda y Administraciones Públicas. En cuanto a la composición, el Real Decreto establece también que la Comisión Filatélica del Estado esté constituida por un presidente (el secretario general técnico del Ministerio de Fomento), un presidente adjunto (el secretario general técnico del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas), un vicepresidente (el subdirector general de Régimen Postal del Ministerio de Fomento) y un número de vocales –nunca superior a 9– en representación de otros organismos (Correos, Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, Asociación Nacional de Empresarios de Filatelia, coleccionistas, etc.).

En cuanto a las solicitudes de emisiones, el Real Decreto abre la posibilidad de que “toda persona física o jurídica, pública o privada, podrá solicitar, a través de la Secretaría de la Comisión Filatélica del Estado, la emisión de un sello de correo o signo de franqueo”. Esta petición deberá hacerse, como mínimo, con doce meses de antelación a la fecha propuesta, si procediera, de su emisión, aunque excepcionalmente y si concurrieran motivos extraordinarios, podrían aceptarse solicitudes con menos anticipación.

Bibliografía

- *150 Aniversario de la Telegrafía Eléctrica en España*. Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento. Madrid, 2005.
- *160 Aniversario de la Telegrafía Eléctrica en España*. Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento. Madrid, 2015.
- BAHAMONDE MAGRO, Ángel; MARTÍNEZ LORENTE, Gaspar; OTERO CARVAJAL, Luis Enrique y NAVARRO MORENO, Pedro: *El Palacio de Comunicaciones. Un siglo de historia de Correos y Telégrafos*. E.P.E. Correos y Telégrafos. Madrid, 2000.
- A. BAHAMONDE MAGRO (director): *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España (1700-1936)*. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. 1993
- *El servicio de Correos durante el régimen franquista (1936-1975). Depuración de funcionarios y reorganización de los servicios postales*. BORDES MUÑOZ, Juan Carlos. Ediciones Cinca/Fundación Largo Caballero. Madrid, 2009.
- FERNÁNDEZ DURO, Antonio: *Reseña histórico-descriptiva de los sellos de Correos de España*. Imprenta Central, Madrid 1881.
- GONZÁLEZ PELAZ, Miguel Ángel: *Una aproximación estadística a la evolución de la red telegráfica española (1900-1930)*.
- IZQUIERDO, Pelayo: *Apuntes sobre el servicio de correos ambulante*. Sept. 1890. Museo Postal de Madrid.
- OLIVÉ ROIG, Sebastián: *Influencia del ferrocarril en el nacimiento del telégrafo en España*.
- OLIVÉ ROIG, Sebastián: *Historias de Telégrafos*. Colección de artículos publicados en la revista digital Telegrafistas.com.
- OLIVÉ ROIG, Sebastián: *Telégrafos. Un relato de su travesía centenaria*. Ariel/Fundación Telefónica. Barcelona, 2013.
- OTERO CARVAJAL, Luis Enrique: *El Estado y la Red Telegráfica en España (1852-1936)*. Actas del I Congreso Internacional de Comunicaciones: Las comunicaciones entre Europa y América, 1500-1993. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Secretaría General de Comunicaciones. Madrid, 1993.
- PONS, Francisco: *Los inicios del servicio de correos en España*. Cuadernos de Historia. Valencia, 2012.
- VERDEGAY, Eduardo: *Guía del empleado de las estafetas ambulantes. 1898*. Museo Postal de Madrid.
- VV.AA., Edición a cargo de Guillermo NAVARRO OLTRA. Serie Autorretratos del Estado (3 vol.): I.- *El Sello postal de Isabel II a la Transición*. II.- *El Sello postal del franquismo*. III.- *El Sello postal de la Transición y la Democracia*. Colección Coediciones 2015.
- Página Web de Correos: www.correos.es

Especial

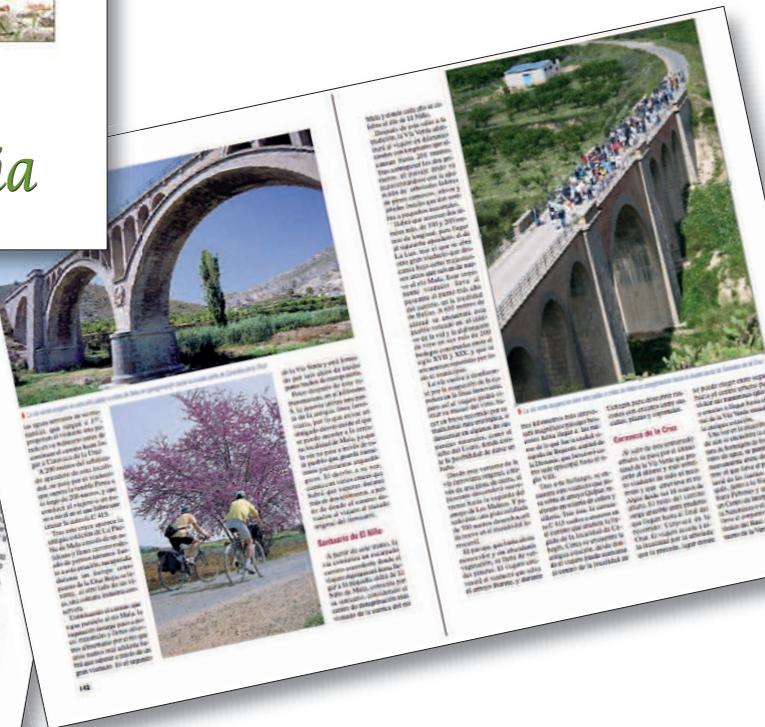


30

Vías Verdes por España

RECOPIACIÓN ESPECIAL
DE REPORTAJES
PUBLICADOS EN LA
REVISTA ENTRE 2009 Y
2012 Y OTROS DE
NUEVA EDICIÓN

Una selección de antiguos trazados ferroviarios, hoy acondicionados por el Programa de Vías Verdes, para descubrir la naturaleza y el patrimonio histórico de los territorios que surcaron a través de 30 rutas accesibles para todos.



PVP: 10 €

2016

Mapa Oficial de Carreteras

ESPAÑA

Incluye:

- Cartografía (E. 1:300.000 y 1:1.000.000)
- DVD interactivo actualizable vía web (windows 7 o superior)
- Caminos de Santiago en España
- Alojamientos rurales 
- Guía de playas de España
- Puntos kilométricos
- Índice de 20.000 poblaciones
- Mapas de Portugal, Marruecos y Francia

Español / Inglés

2016

Mapa Oficial de Carreteras

ESPAÑA

DVD INTERACTIVO
(Windows 7 o superior)
Versión 21.0

Español / Inglés
Actualizable vía Web

ISBN: 978-84-498-0998-9
NºPD: 16/15-053-9
D.L.: M-26.965-2015


GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO

Copyright. Prohibida la reproducción total y parcial. Incluso el volcado del contenido a cualquier soporte incluyendo sistemas de recuperación de información, el servir de base para una aplicación diversa o funciones añadidas, sin expresa autorización escrita del propietario del Copyright.

También en el DVD:

- 1100 Espacios Naturales Protegidos
- 152 Rutas Turísticas
- 116 Vías Verdes

Edición 51
P.V.P.: 22,74€

Centro virtual de publicaciones

Librería virtual y descarga de publicaciones oficiales

www.fomento.gob.es



Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento:
www.fomento.gob.es

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

Título de la obra: Revista del Ministerio de Fomento nº 663 EXTRA julio-agosto 2016

El correo y las comunicaciones postales en España (1716-2016)

Autor: Ministerio de Fomento, Secretaría General Técnica, Centro de Publicaciones

Año de edición: 2016

Características Edición:

1ª edición electrónica: septiembre 2016

Formato: PDF

Tamaño: 19 MB

Edita:

© Ministerio de Fomento
Secretaría General Técnica
Centro de Publicaciones

NIPO: 161-15-006-6

I.S.S.N.: 1577-4929

P.V.P. (IVA incluido): 3,00 €

Aviso Legal: Todos los derechos reservados. Esta publicación no podrá ser reproducida ni en todo, ni en parte, ni transmitida por sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico o cualquier otro.

