



# HISTORIA POSTAL ALMERIENSE

De los correos extraordinarios  
al correo diario



 historia  
Instituto de  
Estudios  
Almerienses

Francisco J. Gutiérrez Gómiz





# HISTORIA POSTAL ALMERIENSE

De los correos extraordinarios  
al correo diario

Francisco J. Gutiérrez Gómiz



INSTITUTO DE ESTUDIOS ALMERIENSES  
Colección Historia. Nº 90

# HISTORIA POSTAL ALMERIENSE

De los correos extraordinarios al correo diario

© Textos: Francisco Javier Gutiérrez Gómiz  
© De las imágenes sus autores y propietarios.

© Edición: Diputación de Almería.  
Área de Cultura, Cine e Identidad Almeriense.  
Instituto de Estudios Almerienses.  
[www.iealmerienses.es](http://www.iealmerienses.es)

Primera Edición: 2024  
Diseño y maquetación: César Vaquero - SumiGraf

La Diputación de Almería no se hace responsable de las ideas u opiniones expresadas por el autor.  
Se prohíbe la reproducción, total o parcial, de esta obra –incluido el diseño tipográfico y de portada– sea cual fuere el medio, electrónico o mecánico, sin el permiso previo de esta institución.

# Agradecimientos

Agradecer a María Dolores Aparicio Membrilla su visión crítica que lo ha enriquecido. A María Dolores Gutiérrez Aparicio por su trabajo en la elaboración de las reproducciones de las marcas prefilatélicas. Ana Gutiérrez Aparicio por su asesoramiento y Manuel Godoy Martínez por su colaboración y aportaciones.

A la Real Academia Hispánica de Filatelia<sup>1</sup>, por su continuo trabajo a favor del conocimiento de nuestra historia postal y que con sus artículos y estudios ha ayudado en el desarrollo del libro.

AFINET<sup>2</sup> y a todos los filatélicos que con su trabajo y dedicación permiten conocer y conservar este patrimonio para las generaciones futuras.

A la Sociedad Filatélica y Numismática Granadina por sus aportaciones de información y material gráfico a través de su página web.

La Asociación Amigos de la Alcazaba, en especial a Francisco Verdegay, por su respaldo.

Antonio Sevillano por sus sugerencias y orientaciones.

A Enrique Fernández Bolea por su información referente a la historia postal de la localidad de Cuevas de Vera, en especial por su teoría sobre el origen postal de este nombre.

Mención especial a Juan Antonio Llácer Gracia<sup>3</sup>, quien con sus conocimientos, experiencia y sugerencias ha permitido que fuera capaz de hacerlo.

- 
- 1 Fundada el 13 de mayo de 1978 en Madrid con el propósito de promover y divulgar todo lo relacionado con la Filatelia y la Historia Postal de España.
  - 2 Ágora Filatélica en Internet, que es un foro abierto para que expresen sus opiniones y conocimientos la comunidad filatélica.
  - 3 Académico electo de la Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia Postal. Socio de la Sociedad Valenciana de Filatelia (SOVAFIL), SOFIMA, AFINET y de la Asociación Filatélica y Numismática Alicantina (AFNA).



# Biografía

Francisco J. Gutiérrez Gómiz nació en Vélez-Rubio el 10 de agosto de 1961. Estudió Magisterio en la Universidad de Almería. Una vez finalizada su carrera aprobó las oposiciones de Correos, donde ha desarrollado toda su carrera profesional. Entre los puestos desempeñados destacan el de jefe de Recursos Humanos de la Jefatura Provincial de Almería y la de director de la Oficina Principal de Correos de Almería.

Tras su jubilación comenzó su andadura como investigador de la historia postal almeriense. Como autodidacta de esta disciplina se propuso recopilar todos los elementos filatélicos de nuestra provincia para convertirlos en un libro.

Los primeros resultados de su trabajo se plasmaron en dos artículos publicados en la revista el Eco de Alhama; el primero titulado «D. Nicolás Salmerón y Alonso. Personaje filatélico almeriense. 180 aniversario de su nacimiento», 2017 y el segundo «El tesoro filatélico de D. Nicolás Salmerón y Alonso», en 2020.

En el 2017 colaboró en el libro «Canjáyar un valle verde entre dos ríos y montañas», donde incorpora, por primera vez, la filatelia como un elemento más de la historia de esta localidad.

Tras varios años de recopilación y estudio presentó el libro «Almería a través de la filatelia. Patrimonio cultural olvidado» a la convocatoria para la selección de publicaciones del IEA del 2020, siendo aprobado para su edición digital en enero del 2021.

Su siguiente objetivo fue el estudio de la prefilatelia almeriense. Sus primeros resultados se publicaron en un artículo en la revista REAL (primer semestre del 2022) titulado «Introducción a la prefilatelia de Almería» y que es el origen de este libro.

En la actualidad es miembro del Instituto de Estudio Almeriense en el Área de Conocimiento de Historia y continúa estudiándola. Es autor de varios artículos de prensa donde difunde nuestra historia postal.



# Índice

<b>Introducción</b>	10
<b>Antecedentes de las comunicaciones y la correspondencia</b>	13
Transporte de la correspondencia	14
Admisión y tratamiento	20
Entrega de la correspondencia	24
<b>La familia Tasso</b>	28
<b>Primeras referencias postales de Almería. Repertorio de Villuga. 1546</b>	30
<b>Organización administrativa y caminos del territorio almeriense en el siglo XVIII</b>	34
Organización administrativa de las localidades almerienses dentro del Reino de Granada	34
Caminos y comunicaciones principales	36
<b>El sistema postal en el siglo XVIII y su desarrollo en Almería</b>	39
Creación del servicio de Correos. 1716	39
Caxas u oficios de Correos, según Blas de Arce. 1736	47
Las Ordenanzas Reales de 1743. La organización interna del Correo Mayor de Castilla	53
Pedro Rodríguez de Campomanes, un referente en la transformación postal. 1755	57
Vélez-Rubio segunda caixa postal de la provincia. 1760	60
Las ordenanzas de 1762. Organización y categorías laborales de los oficios de Correos	63
Cuando el mal tiempo ayudó a que los carteros fueran una solución. 1765	66
Los caminos postales de Almería y sus postas, José Matías Escribano. 1767	68
Reestructuración de las caxas de Correos, Bernardo Espinalt. 1775	73
Reglamento 6 de agosto de 1779. Administraciones principales, agregadas y del quince por ciento	76
Funciones y organización de las estafetas agregadas. Almería, Vera y Vélez Rubio. 1784	81
Nuevas ordenanzas para sentar las bases del correo del siglo XIX. 1794	83
<b>La relación entre las postas, ventas y posadas</b>	86
<b>«Cuevas de Vera» un topónimo con origen postal</b>	88
<b>Marcas prefilatélicas. 1760 a 1779</b>	96

<b>Incidencias y conflictos en la prestación del servicio postal</b>	98
<b>El Correo en la primera mitad del siglo XIX hasta la creación de la administración principal de tercera clase de Almería. 1857</b>	103
El correo durante la invasión francesa. 1808-1814	103
Los cambios en la división provincial durante el Trienio Liberal. 1820-1823	106
La estructura postal provincial y sus conducciones. Cabanes 1830	108
Almería se confirma como provincia. 1833	113
Reestructuración de las Administraciones. Bernardo Espinalt. 1835	114
Mejora de la periodicidad de los correos de Almería	119
Organización del servicio postal dentro de la provincia de Almería.	
Diccionario geográfico de Pascual Madoz. 1845 - 1850	121
Las marcas prefilatélicas 1800 a 1842	128
El primer sello de fechas. «Los Baeza» y las últimas marcas prefilatélicas. 1842-1850	130
Las tarifas que «democratizaron» el servicio postal. 1845	135
Nacimiento del sello postal español. La aplicación del sello en el servicio postal español. 1849-1856	136
Vélez- Rubio y Vera se incorporan a la principal de Granada. 1854	138
Organización del servicio postal en 1855. Diccionario Geográfico de Andrés González	142
La Administración principal de tercera clase de Almería. 1857	145
<b>Correo desinfectado. Una curiosidad desconocida</b>	152
<b>Creación del servicio telegráfico en la provincia de Almería</b>	154
<b>La incorporación del servicio ferroviario al transporte postal</b>	157
<b>Desarrollo del servicio diario de la correspondencia postal en Almería. 1859</b>	158
<b>Conclusión</b>	166
<b>Bibliografía</b>	168
<b>Webgrafía</b>	174
<b>Documentación</b>	175

# Introducción

Sorprende que el servicio postal se haya estudiado tan poco en nuestra provincia, sobre todo si tenemos en cuenta que fue y sigue siendo utilizado por gran parte de la población. Su desarrollo ha sido clave para la actividad económica y el progreso de nuestra sociedad.

La importancia en el mundo de la comunicación es indiscutible, nos facilitó mantener contacto con familiares y amigos, al tiempo que nos ofreció la posibilidad de comunicarnos con cualquier parte del mundo. Muchos de nosotros todavía sentimos esa emoción especial que provoca descubrir una carta en el buzón e incluso, si cerramos los ojos, podemos recordar el sabor amargo de los sellos al pegarlos. Forman, para muchos, parte de nuestra memoria de una manera indiscutible, en ellas hemos plasmado miles de sentimientos y noticias que han marcado nuestras vidas.

Para los gobiernos y su Administración fue el eje fundamental que le permitió realizar su gestión, ayudándoles a crear la estructura de los estados que hoy conocemos. A ellos les debemos el comienzo de esta actividad, al ser los creadores de los primeros correos.

Fue crucial en el desarrollo económico, puesto que ofreció a las empresas un medio para hacer llegar su publicidad y muestras comerciales a sus potenciales clientes, de una manera fácil y económica. Además, permitió desarrollar la venta por catálogo, un embrión de la que hoy efectuamos a través de Internet.

En cuanto a la difusión de la cultura y las ideas, favoreció la expansión de las publicaciones periódicas a precios asequibles. Desde el comienzo de los periódicos ofreció su estructura para que se pudieran efectuar las suscripciones a los mismos y recibirlos de forma regular.

La correspondencia epistolar<sup>4</sup> es una fuente de la historia social, quien encuentra en ella el conocimiento que le permite tener una mejor visión de la sociedad que se quiera estudiar. También se ha convertido en un pequeño tesoro incorporando a los museos, como Terque, donde las cartas son una parte importante de sus fondos y por ende de nuestra memoria colectiva.

Por lo tanto, hay suficientes razones para recuperar esta parte de la historia e incorporarla a nuestro conocimiento general.

En paralelo a ella, el servicio postal ha generado toda una serie de elementos que deben formar parte de nuestro patrimonio cultural, tanto en su periodo prefilatélico como filatélico.

Existen pocas referencias donde los ciudadanos almerienses puedan conocer cuáles fueron las marcas<sup>5</sup> y porteos<sup>6</sup> que se colocaban antes de los sellos. Por ello se disponen de escasas opor-

---

4 Nos referimos a la comunicación entre personas mediante el intercambio de cartas.

5 Estampaciones que se consignaban en las cubiertas y sobrescritos de cartas o pliegos con las diferentes indicaciones de servicio: origen, portes correspondientes a las tarifas, otras anotaciones y las relacionadas con la correspondencia oficial.

6 Es la indicación en la cubierta o sobrescritos de cartas o pliegos del importe o tarifa pactado por realizar el transporte de la correspondencia. Se podían realizar a mano o mediante cuños.

tunidades para ver cartas almerienses con las marcas utilizadas en las diferentes caxas<sup>7</sup> o administraciones de nuestra provincia. De esta manera tenemos disperso y olvidado un patrimonio postal que debemos de recuperar.

Existe un trabajo realizado por Antonio L. Giménez Morata titulado “Historia Postal de Almería. Marcas prefilatélicas<sup>8</sup> de 1747-1849. Matasellos<sup>9</sup> y fechadores<sup>10</sup> desde 1850-1889”. En él recupera todas las marcas anteriores a 1900 de Almería capital, pero que no se publicó, está impreso mediante fotocopias, por lo que no ha podido llegar a los ciudadanos.

En cuanto a nuestro patrimonio filatélico, se rescató gracias al libro «Almería a través de la filatelia. Patrimonio cultural olvidado», editado por el IEA, para la sociedad almeriense. Este libro lo completa al recuperar otra parte de la historia postal, la prefilatélica.

Nuestro estudio es inédito en el caso de Almería, pero también lo quiere ser a nivel nacional al darle un formato que permite ofrecer la información de una manera accesible al público en general. Con ello se pretende que los ciudadanos e instituciones puedan valorarla y de esta forma surja el deseo de difundirla y conservarla.

Conoceremos las claves de la historia postal, que posibilitaron que el correo del Estado se convirtiera en un servicio público, muy utilizado y valorado por los ciudadanos, centrándonos a continuación en las peculiaridades de nuestra provincia, mostrando sus marcas, caminos y conducciones.

La dificultad de este trabajo consiste en conseguir que el lector se desprenda de su visión actual de Correos, para que pueda adentrarse en un periodo histórico donde los conceptos eran muy diferentes, por ejemplo, que las oficinas estuviesen en una casa particular, que la correspondencia de Granada a Almería se transportara a caballo o que para saber si nos habían enviado una carta debíamos acercarnos a Correos para comprobarlo, en unas listas que se ponían al efecto.

Realizaremos un viaje que nos va a llevar desde los correos extraordinarios, que unos pocos podían usar, al correo diario, que abrió las puertas de este servicio público a todos los ciudadanos.

---

7 Oficios principales de Correos, se situaban en las localidades más importantes. Durante la mayor parte del siglo XVIII no hubo división entre ellas.

8 Marcas, estampillas o señales similares que se utilizaron para franquear la correspondencia antes de la invención de los sellos de Correos.

9 Instrumento o aparato que se utiliza en las oficinas de origen de Correos para inutilizar los sellos.

10 Instrumento o aparato que sirve para poner o indicar la fecha: día, mes y año. Utiliza ruletas móviles. Se estampan en los envíos con el objetivo que se conozca la fecha de admisión o de llegada de los mismos.



---

## Antecedentes de las comunicaciones y la correspondencia

Las necesidades de comunicación a distancia han sido imprescindibles en la evolución humana y en la estructura del Estado, dentro de estas se encuentra la epistolar. Para desarrollarla se fueron produciendo a lo largo de la historia los cambios necesarios que permitieron crear un sistema postal de utilización universal.

En un principio el correo se organizó para dar respuesta a las necesidades de comunicación del Estado, los correos iban y venían por cuenta de los reyes, autoridades, prelados y eclesiásticos. Mientras la mayoría de la población no sabía leer ni mucho menos escribir. El correo era uno de los principales instrumentos de la Administración a la hora de hacer llegar su política a todo su territorio.

Particulares y comerciantes enviaban sus cartas a través de los trajineros<sup>11</sup>, viajeros o contrataban a alguien que las llevara, por lo que el remitente debía abonar el servicio de transporte. Los primeros correos hay que entenderlos como las personas encargadas de realizar todas las tareas necesarias para entregar la correspondencia.

Conforme aumentó la necesidad de remitir envíos postales, fue preciso que se desarrollara la logística necesaria que permitiera llevarlos desde el remitente al destinatario al mayor número de personas, en el menor tiempo posible y con la máxima seguridad. Para conseguirlo se implantaron los principales procesos de la actividad postal; el transporte o curso de los envíos, la admisión-tratamiento<sup>12</sup> y la entrega.

---

11 Personas que conducían animales de carga que transportaban mercancías de un punto a otro.

12 Se refiere al conjunto de las tareas auxiliares realizadas con los envíos por el operador que las prepara para los siguientes pasos postales.

Para que el lector tenga una referencia de la evolución de estos procesos, se dará una visión general de cada uno de ellos, esperando que le ayude a conocer cómo se fue desarrollando el servicio postal en nuestra provincia.

Comenzaremos con el transporte, ya que, hasta el uso del sello, los envíos los abonaban los destinatarios, no requiriéndose que se efectuara una admisión de estos, sino una preparación, excepto para los certificados.

Luego veremos cómo cada proceso se desarrolló para adecuarse a las necesidades que se produjeron y que permitiría la universalización del servicio postal.

## Transporte de la correspondencia

En un principio, la correspondencia que se transportaba es la denominada «correo de gabinete», eran pliegos del gobierno, ministros o embajadores relativos a asuntos oficiales o de gobernación del Reino/Estado.

Este tipo de «correo» requería de una persona que se encargaba de recoger, llevar y entregar la misma desde el origen al destino y cuyos gastos debían abonarse en su totalidad.

A finales del siglo XIV los particulares empiezan a aprovechar estos viajes de los correos extraordinarios para hacerles entrega de sus envíos. Con el objetivo de que se las llevaran le daban una propina por la entrega de la carta, una vez finalizada su misión principal. De esta manera, junto a la valija<sup>13</sup> de la correspondencia real, se va desarrollando una segunda con este tipo de cartas.

El primer medio utilizado para su transporte fue el caballo. Las distancias que se podían realizar estaban muy limitadas, por ejemplo, en un terreno llano, al paso recorrería seis o siete km/h, al trote doce y al galope veinticuatro. Ahora bien, según el sistema elegido de marcha, la resistencia del animal permitía andar alrededor de nueve horas con el primer modo, sobre tres con el segundo y con el último hora u hora y media. Para tener una referencia de la distancia que se podía recorrer en un día eran de cincuenta o sesenta Km.

---

13 Saco de cuero, cerrado con llave, donde llevan la correspondencia los correos para su transporte.

Para mejorar y agilizar este sistema se van a desarrollar las postas. Se trata de un conjunto de caballerías ubicadas en los caminos principales, a distancias convenientes, donde los correos que las usaran pudieran cambiar de montura y seguir el viaje, sin tener que detenerse para el descanso de las caballerías fatigadas. Esta organización no es novedosa, puesto que ya los correos romanos lo utilizaban en las principales vías, denominándolas estaciones o posiciones. Estas eran de tres clases:

- **Las vicitates:** locales que tenían lo necesario para encerrar los carros, dar aposento a los correos y como es lógico disponer de cuadras y forrajes.
- **Las mutationes,** eran casas de relevo ubicadas en despoblados y ofrecían los caballos necesarios.
- **Las mansiones,** lugares de etapa para dar asilo a los correos y viajeros con habitaciones, cuadras, grandes almacenes de forrajes, cocheros, herradores, maestros de coches y todo lo necesario para el descanso de los correos y atender las posibles averías de los vehículos<sup>14</sup>.

El establecimiento de las postas y su distancia es la respuesta técnica para conseguir recorrer el mayor trecho en el menor tiempo posible. Si tomamos como referencia el siglo XVIII, a los que hacían el servicio a caballo, también denominado «a la ligera»<sup>15</sup>, sinónimo de rapidez, se les exigía que realizaran unas treinta leguas<sup>16</sup> diarias. Esto representaba cabalgar la increíble distancia de unos ciento veinte kilómetros. Así mismo, disponían de la posibilidad de ganar horas, espoleando a los caballos, recibiendo una compensación económica por ello. Para evitar el abuso en la utilización de los caballos que esto podía generar en el «Reglamento general expedido por su Magestad para la Dirección, y Gobierno de los oficios de Correo Mayor, y Postas de España en los viajes que se hicieren; y exenciones que ha de gozar, y les está concedidas a todos los dependientes de ellos», de 23 de abril de 1720 se indica:

- 
- 14 DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. *Anales de las ordenanzas de correos de España*. Varios Tomos. Reproducción de la edición de Madrid: Imprenta Central a cargo de Víctor Saiz, 1879. Tomo I. Prólogo, p XI-XII.
  - 15 Desplazarse a la grupa de los caballos disponibles en las postas establecidas a lo largo de las principales vías de comunicación, constituyó el más rápido y perfeccionado medio de transporte existente en aquellos momentos, siendo utilizado en toda Europa.
  - 16 La RAE lo define como la medida itineraria, variable según los países o regiones, definida por el camino que regularmente se anda en una hora, y que en el antiguo sistema español equivale a 5572,7 metros, señalando además la legua de posta que equivale a cuatro kilómetros.

*Que si algún Correo u otra persona por su defecto dejare imposibilitado de servir algún caballo o lo rebentara justificándolo el Maestro de Postas<sup>17</sup> con declaración debajo de juramento que ha de preceder del Postillon<sup>18</sup>, haga que tal persona, o Correo le reintegre de su justo valor<sup>19</sup>.*

El oficio de «correo», hasta la creación de las «estafetas»,<sup>20</sup> era de una gran dureza al tener que cabalgar durante la tercera parte de la jornada, varios días seguidos. Esto representaba un gran esfuerzo físico, apto para personas dotadas de mucha fortaleza y adiestramiento en el arte de la equitación. Todo ello sin olvidar que lo hacían encima en una silla de montar que, en aquellos tiempos, no se destacaban por su comodidad.

Los correos a pie no eran menos llevaderos, podían realizar los viajes «a las veinte», «a las quince», «a las doce» o a «las diez», número de leguas que deberían andar en un periodo de veinticuatro horas, lo que representaba hacer las considerables distancias de ochenta, sesenta, cuarenta y ocho o cuarenta kilómetros. A todos se les abonaba por legua efectuada.

Las postas solían estar en localidades o sitios principales de cada itinerario. Se identificaban colocando sobre la puerta un cartel con la indicación casa o parada de postas y el escudo de armas reales.

Estaban dirigidas por el maestro de postas. Se designaban por el Correo Mayor<sup>21</sup>, máximo responsable postal en un determinado territorio, encargado de controlar el despacho de los correos, así como de prever y organizar la logística necesaria para tal fin.

Los maestros de postas se nombraban por un tiempo determinado, lo habitual era por cuatro años. También podrían serlo a la fuerza, si no existía nadie que quisiera desarrollar esta tarea. La Corona las gestionaba a través de los oficios de correos, directa o mediante arrendamiento.

Las asignaciones que se les daban eran moderadas, ya que se les compensaba con privilegios y exenciones como la supresión o no participación de las cargas concejiles<sup>22</sup>, quintas, levas o milicias<sup>23</sup>. Además, se les permitía tener al mismo tiempo mesón, posada y cualquier otra granjería<sup>24</sup>. Por lo tanto, las postas se ubicaron en edificios de nueva planta o en posadas, mesones o ventas

17 Personas responsables de las paradas de postas en las que se realizaban los cambios de caballos. De ellos dependían los postillones.

18 Mozo que acompañaba al correo para guiarlo y retornar los caballos una vez utilizados.

19 DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, A. Op. Cit, Tomo I, p 96.

20 Según se indica en la «Breve explicación de la forma con que puede establecerse la Expedición de las Estafetas», de 13 de diciembre de 1726. *Estas no son más que un lugar de un Hombre expreso que corra la Posta, con los Despacho, se embia con estos un postillón solo de cada Posta de la una a la otra de suerte que en cualquier hora que lleguen los despachos o fardito con el Postillón, sale inmediatamente otro, tomando los mismos despachos traídos y los lleva siempre en toda diligencia a la otra posta, y assi se continua hasta el parage que debe ir la expedición.* DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, A. Op. Cit, Tomo I, p 104.

21 Cargo correspondiente a la organización de Correos que estuvo vigente durante los siglos XVII y XVIII. Era el máximo responsable, encargado de vender o arrendar las maestrías de postas de gran parte de las ciudades y villas, percibiendo a cambio un canon sobre los portes de la correspondencia particular.

22 Servicio o gravamen exigible a todos los vecinos no exentos por la ley; por ejemplo los de alojamientos, bagajes, etc.

23 Estos no podían ser reclutados como soldados ni de manera ordinaria ni extraordinaria.

24 Se refiere a realizar cualquier ocupación, trabajo o actividad de las que se obtiene una ganancia o fruto.



ya existentes, pudiendo prestar así un doble servicio, el de garantizar el relevo de las caballerías de los correos y el de hospedaje. Por esta razón se confunden, en muchas ocasiones, las postas con ellas y viceversa. Como es lógico, existirían más posadas, mesones y ventas que postas «oficiales».

El principal objetivo de las postas era proporcionar los caballos de trecho en trecho y garantizar la salida y llegada de los correos. Al comienzo y al final del trayecto de estas se nombraban maestros de hostes, siendo los encargados de organizar y recibir la correspondencia, mientras que en los lugares intermedios serían responsables los maestros de postas. No obstante, muy pronto ambos términos se confundieron, viniendo a ser equivalentes.

Hoste tenía un significado que hoy no se refleja en el diccionario, se trataba del hospedador de los encargados de llevar y traer las cartas, es decir, de «los correos».

El servicio que prestaban se limitaba en aquella época a tener en la localidad un número mayor o menor de correos, subordinados al hoste, y dispuestos a marchar al punto que se indicara para llevar los pliegos<sup>25</sup> o paquetes que se les asignaran. Por lo tanto, sus salidas no eran periódicas y dependían de las necesidades que en cada momento tuviesen los posibles remitentes. Todo el importe de ese servicio corría a cargo de ellos, abonándose, además de la distancia, el tiempo en que lo realizaban cada veinticuatro horas.

Ilustración 1 Escudo de armas reales e indicación de casa de postas perteneciente al último maestro de postas. Colección filatélica Ramón Marull. Ayuntamiento de Barcelona

25 Carta, oficio o documento de cualquier clase que se envía cerrado de una parte a otra. Conjunto de papeles contenidos en un mismo sobre o cubierta.

Un ejemplo de la remisión de un correo lo podemos ver en el libro Fruslerías postales:



Ilustración 2. Sello correo de gabinete y postillón de 1979 de 5 pesetas. Colección propia. Reproducción de un uniforme de un ayudante de postillón, cuyo original se fecha en torno a 1844, y su sombrero con el escudo real. Fuente Museo Postal

*Parte Juan de Marianais de Blanques, correo de esta ciudad, con un despacho de D. Giner de Perellós, el qual ha de dar en manos de Juan Ibañes de Campos y halo de servir a las veinte leguas. El qual tomará certificación del día y hora que llegare y hasele dado para esa ventaja treinta reales castellanos, y a la vuelta se le darán tres reales a cumplimiento de tres ducados trayendo su certificación. Parte de Valencia a 12 de mayo a las seis horas de la tarde. Fecha día y jora: Don Giner Rabasa de Perellós. Recibe el despacho del Sr. D. Giner de Perellos, como en él se contiene, sábado a 15 de mayo de 1593, Joan Ivañez del Campo. Madrid<sup>26</sup>.*

El conjunto de postas desde el origen al destino se denominaba carrera, camino o itinerario.

Las postas podían ser de dos clases:

- **Montadas.** Se encontraban en las grandes carreras y sus dueños estaban obligados a tener siempre caballos dispuestos para el servicio. En el caso de no disponer del número necesario, debían procurarlos, pagando a los propietarios de los caballos los derechos establecidos.
- **No montadas.** En estas no se tenían caballos fijos destinados al servicio, pero se obligaban a proveerlos, como queda dicho, pagando a sus propietarios los mencionados derechos.

A cargo del maestro de postas se encontraban los postillones, personas cuya función era ayudar a cuidar los caballos y acompañar al correo hasta la posta siguiente. El «correo» y el postillón eran una pareja inseparable. Al primero se le reconocía por su vestimenta y su bolsa de correspondencia colgada a la espalda. Al segundo por su cornamusa, siendo el encargado de avisar con ella de su salida y llegada. Este instrumento se relacionó en seguida con los correos, por esta razón no es de extrañar que la cornamusa forme parte de su logo.

Cuando llegaban a la posta, el postillón, era sustituido por otro que acompañaría al correo hasta la siguiente, mientras que el primero regre-

26 THEBUSSEM, DR. *Fruslerías Postales*. Madrid 1895, p 51.

saba a la suya con los dos caballos utilizados. Los correos descansaban un poco, firmaban el registro u hoja de ruta, para especificar la hora de llegada y de partida, continuando su viaje a lomos de un nuevo caballo que le había preparado el postillón que le iba a acompañar a la siguiente.

Ambos soportaban grandes fatigas y peligros en los caminos, que en la mayoría del recorrido no existían, puesto que podrían encontrarse bandidos o rateros. También tenían que soportar las inclemencias del tiempo y cualquier otra incidencia en su recorrido, como posibles enfermedades, accidentes o caídas. Para protegerse en 1740 se les autoriza a los correos y conductores de valijas de las estafetas ordinarias a usar armas<sup>27</sup>.

A partir de 1580 se establecen los correos ordinarios y periódicos, lo que se denominarían «estafetas», los cuales serán el comienzo de un servicio público de transporte de la correspondencia con itinerarios y periodicidad fijos.

La «estafeta<sup>28</sup>» no era persona (correo) que corriese la posta con los despachos desde el origen al destino, como hacían los correos hasta entonces, sino que corrían una sola posta. Allí entregaban los despachos al siguiente correo a modo de relevos. Estas se distinguían con el escudo de las reales armas en el pecho. Con este sistema se obtenía una mayor celeridad en el transporte de la correspondencia. Así, el particular contrataba la remisión de la carta a quién ya tenía que hacer ese trayecto, portando las de otros individuos, pagando una tarifa por envío y no el importe completo del viaje.

Desde Madrid se crearán las primeras estafetas periódicas que irán dirigidas a las principales ciudades, instalando postas por todos los caminos del reino, saliendo en días y horas prefijadas. Estas se verían completadas con los correos ordinarios o menores a pie que hacían recorridos con orígenes y destinos fijos en una fecha determinada, conocida por el público.

Esto permitió que a lo largo de todo el siglo XVII el correo, como institución, se especializara, convirtiéndose en dos servicios postales diferenciados; el prestado al Rey y la más alta Administración del Estado (a través del Oficio del Parte<sup>29</sup> y de los Correos de Gabinete) y el de los particulares, desarrollado a partir de las estafetas, las cuales darían el impulso definitivo para el desarrollo del servicio público de Correos. Por lo tanto, no es extraño que el Diccionario de la Academia de 1780 definiera el término «correo» como:

---

27 *Real decreto autorizando para usar toda clase de armas a los empleados de estafetas.* A.G.C. Correos, 1ª Sección. Legajo 10. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, p 123.

28 Este concepto irá cambiando a lo largo del tiempo, de ser utilizado para designar a las personas encargadas de realizar cada una de las postas, pasando por la denominación que se le daba al lugar donde los carteros entregaban y recogían la correspondencia, hasta su concepto final para denominar a las oficinas postales de Correos. Todas ellas han sido recogidas en la definición de estafeta que nos ofrece hoy en día la RAE.

29 Las largas estancias del Rey en los Reales Sitios (San Lorenzo, La Granja, El Pardo y Aranjuez) hizo necesario que se organizara un servicio de comunicación entre ellos y la Corte de Madrid, creándose para satisfacerlo un correo que recibiría el nombre de Oficio del Parte.

*El que tiene el oficio de llevar y traer cartas de un lugar a otro. Le hay ordinario y extraordinario: el ordinario es el que trae y lleva las cartas del público y el extraordinario el que lleva, o trae solo los pliegos de la corte<sup>30</sup>.*

La función de los correos de Gabinete se encuentra descrita en la disposición 8 del Título XI de la Ordenanza General de Correos de 1794. En ella se dice que:

*Los Correos de Gabinete como destinados para viages extraordinarios á la ligera de dentro y fuera del Reyno en los negocios mas graves é importantes á mi servicio y el de mis Pueblos, llevarán los Partes á mis Reales Sitios, ó donde Yo residiere, como hasta aquí; y por lo mismo gozarán de los privilegios y exenciones concedidas á los Dependientes de la Renta, y proseguirán vistiendo el uniforme que les tengo concedido, además de traer en el pecho, quando van en diligencia, el distintivo de mis Armas Reales en escudo de plata, para que todos los atiendan y respeten<sup>31</sup>.*

Con el tiempo el transporte de la correspondencia se efectuará a través de sillas de postas<sup>32</sup>, góndolas<sup>33</sup>, diligencias, berlinas... mediante unas valijas que garantizaban su seguridad, estando reguladas las distancias que debían recorrerse y que importes se les abonarían por dicho trabajo.

## Admisión y tratamiento

Conforme aumentaba la demanda de este servicio, se necesitó una logística que facilitara a los ciudadanos el acceso al mismo, al tiempo que garantizara una buena gestión de esta nueva Renta Real.

Para prestar este servicio se constituyen las caxas (oficios de Correos), a partir de 1779 se denominarían administraciones, la mayoría eran arrendadas. Estas casas o edificios debían disponer de las habitaciones necesarias: una destinada a las arcas y caudales, otra al contador y por supuesto la de atención al público. Además de una ventana abierta para la entrega de cartas y un agujero donde depositar las que se fueran a remitir. Eran abonadas por la propia Corona o por los que las arrendaban y su personal tenía la obligación de habitar de forma permanente en ellas.

---

30 PADÍN VAAMONDE, J., *El Oficio del Parte y los Correos de Gabinete en el reinado de Isabel II*.15-9-2014. Filatelia Digital.

31 *Ordenanza General de Correos, Postas, Caminos y demás ramos agregados a la Superintendencia general*. 12 de junio de 1794. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, p 291.

32 Carruaje de cuatro ruedas con el que se corría la posta. Además del correo podía transportar pasajeros. Fue utilizado durante el siglo XVIII y principios del siglo XIX.

33 Es un carruaje en el que pueden viajar muchas personas, por lo que aseguraba el servicio de transporte de pasajeros. Serían un antecesor de la diligencias.



En estas cajas u oficios será donde se realizarán las tareas de admisión, tratamiento y entrega de la correspondencia. A su cargo se pondrá un responsable, oficial mayor o administrador, siendo el encargado de la contabilidad de esta Renta y de mantener todo el sistema de postas establecido, puesto que de ellos dependerán los maestros de postas y sus postillones.

La admisión estaba muy limitada, se realizaba en los envíos a franquear (que se abonaban con anterioridad, lo que era muy excepcional) y en los certificados<sup>34</sup>. El resto los pagaban los destinatarios, por lo tanto, lo único que se realizaba era su recogida y su preparación para remitirla a destino donde era cobrada.

En la mayoría de los casos se gestionaba por una persona, con la ayuda de algún mozo. Más adelante veremos cómo, según aumentó el volumen de la correspondencia, se hizo preciso crear nuevos puestos que efectuasen las tareas necesarias para su buen funcionamiento.

Se desarrollan dos tipos de administraciones: por un lado, las de provincia denominadas principales y por otro las de partido judicial denominadas agregadas, por estarlo a la caja principal. Además, existirán las subalternas o del quince por ciento.

Ilustración 3. Dibujos originales de los uniformes de diario y gala para los oficiales de las administraciones agregadas de Correos, como era el caso de la de Almería. 1793. Fuente Museo Postal. Madrid

34 Carta o paquete cuya entrega al destinatario es garantizada por el servicio de correos, que se encarga de recoger la firma de aquel.

**Las administraciones principales** estaban a cargo de un administrador y podían contar con el personal necesario, según su extensión y servicio. Expedirán y recibirán el correo de las agregadas y subalternas.

**Las agregadas**, también denominadas de «sueldo fijo», dependían de las principales y su personal lo pagaba la Corona. Se ubicaban en localidades que, por su vecindario, riqueza de sus producciones o relaciones de comercio, tenían un volumen considerable de correspondencia.

**Las subalternas** son oficios para el despacho y reunión de la correspondencia. Se creaban en puntos donde podían enlazarse, por medio de las conducciones transversales, las comunicaciones de unas provincias con otras, sin ocasionarles el rodeo que tendrían por las carreras generales. Son unos establecimientos auxiliares de las estafetas agregadas. Están a cargo de un vecino honrado del pueblo. Se abonaba el quince por ciento de la tarifa por su gestión, solían depender de las administraciones agregadas, aunque en algunas ocasiones lo hacían de la principal.

Referente a los envíos que se transportaban, existían tres tipos claramente diferenciados:

- **Los oficiales.** Se trata de los remitidos por organismos que disponían de franquicia<sup>35</sup> y que no abonaban ningún importe, desarrollándose normativas que delimitaban quienes tenían derecho a tal exención. Para poder identificarla se diseñaron una serie de marcas que se estampaban en la cubierta<sup>36</sup> del envío que permitiera su libre circulación.
- **Los particulares.** Para ellos se aprobaron y publicaron tarifas<sup>37</sup> y normas que garantizaran el abono. Hasta el uso del sello, se refieren a los importes que debían abonar los destinatarios, ya que los remitentes se mostraron remisos a pagar los portes sin la garantía de que la misiva pudiera llegar a destino, ya que existían numerosas dificultades que no siempre garantizaban su entrega efectiva al destinatario.
- **Envíos fuera de valija.** Circulaban por medio de arrieros, propios<sup>38</sup> o particulares, y los transportaban por caminos o veredas<sup>39</sup>, en los lugares menos cubiertos por el correo de la Corona. Estos los podríamos denominar como «no oficial», al escapar del control de la administración postal. Fue perseguida por

---

35 Es la exención del pago de las tarifas de los envíos postales. Para identificarlos se utilizaban determinados sellos.

36 Cuando un usuario deposita un envío en el correo, comienza la creación de la cubierta, al ir añadiendo los elementos necesarios para que pueda circular por él.

37 Son las tablas de precios, derechos o impuestos a pagar por los diferentes servicios postales.

38 Correos privados contratados por particulares o instituciones. En el caso de los propios despachados por particulares, se concertaba el precio del servicio con antelación, abonando el usuario una parte de este en origen y el resto una vez realizado. Cuando lo hacían los ayuntamientos se liquidaba la cuenta por parte del mayordomo de propios una vez finalizado el servicio.

39 Según el diccionario de la lengua de 1780 es un camino angosto, distinto y separado del real.

fraudulenta, sobre todo, cuando se convierte en Renta Real. Es lo que Eugenio de Quesada denomina *el correo sin correos, cartas de fraude y fuera de valija*<sup>40</sup>. Al final terminó regularizándose para que formara parte de la estructura postal.

La correspondencia era preparada en los oficios donde se cobraba a los destinatarios en el momento de la entrega. Sin embargo, había la posibilidad de abonar el importe con anterioridad, en cuyo caso se escribía o estampaba en la cubierta la palabra: «franca», «franco», «franqueado»,<sup>41</sup> etc., o incluso pagar una parte de la tarifa con la indicación de «porte parcial».

Es en los oficios de Correos donde nace la prefilatelia<sup>42</sup> al tener que consignar en las cubiertas y sobrescritos de cartas o pliegos las diferentes indicaciones de servicio: origen, portes correspondientes a las tarifas, otras anotaciones y las relacionadas con la correspondencia oficial. Todas ellas son las denominadas marcas prefilatélicas y son objeto de estudio y coleccionismo.

Las marcas de porteo (indicación del porte a cobrar) en los primeros años se utilizaron de forma manuscrita y mostraban la cuantía y la moneda empleada, por ejemplo, ocho maravedíes. En los siglos XVI y XVII eran consignadas en general por los propios remitentes, una vez incorporado el correo a la Renta del Estado dichas anotaciones y estampaciones recaerían en los responsables de los oficios de Correos. Con el paso del tiempo, estas marcas indicarán el importe de forma numérica y empezarán a realizarse con cuños específicos.

Para facilitar la admisión de la correspondencia, el sistema elegido fue el de abrir un agujero o reja en todas las estafetas, oficios, hijuelas<sup>43</sup> o veredas, con un cajón cerrado por dentro, a fin de que no se pudieran extraviar, es decir, los primeros buzones.

Con los buzones se ofrecía un mejor servicio a los remitentes, al no ser necesario esperar al «conductor» para hacer la entrega en propia mano. Se podían dar aquellas que no cabían en el mismo y las que se llevaran a franquear o certificar.

En los oficios de Correos se exponía al público, por medio de carteles, los días y horas en los que se despacharía la correspondencia, con expresión de la hora límite para depositar las cartas, sobre una media hora antes de la salida de los correos, tiempo necesario para prepararla. Así mismo, se informaba de los aranceles y tarifas, de los portes de la correspondencia, derechos de licencias y otros que se pudieran exigir.

40 DE QUESADA, E. Conferencia online: *El Correo sin Correos en España siglos XV a XIX. Cartas de fraude y fuera de valija*. Charlas y conferencias AFINET. 19-10-2021.

41 *Instrucciones que deben observar los Administradores de las Estafetas agregadas a las principales del Reino*. A. G.C. Correos. 3ª Sección. Legajo 1481. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, pp 225-226.

42 Estudio de las marcas, estampillas o señales similares que se utilizaron para franquear la correspondencia antes de la aparición de los sellos de correos.

43 Expedición postal que lleva las cartas a los pueblos que están fuera de las carreras.

Ilustración 4.  
Sello dedicado al  
buzón de Correos  
más antiguo de  
España, emitido  
en el 2001.  
Colección propia



Para garantizar el secreto y la seguridad de la correspondencia, esta circulaba en valijas bien acondicionadas y cerradas, para lo cual se le ponía unas sortijas a distancia de dos dedos, una de otra, de tal manera que no se pudiera cometer la apertura de esta sin dejar señal indudable de ello. Las llaves se custodiaban en las estafetas por los administradores.

## Entrega de la correspondencia

Los primeros correos efectuaban la entrega a los destinatarios según las peticiones solicitadas por quienes los contrataban.

Será con la creación de los primeros oficios de Correos cuando se habilite en ellos una ventana para efectuar la entrega de los envíos. Los ciudadanos, conocedores de las horas de llegada o avisados por las cornetas utilizadas con este fin, se dirigían a ellos o enviaban a criados, familiares, etc. para comprobar si habían recibido algún envío. Pero no todos iban o mandaban a alguien, otros que, si lo hacían, empezaron a sacarlas y repartirlas. Así mismo, algunos destinatarios comenzaron a utilizar a estas personas para evitarse las molestias que representaba ir a los oficios, como se recoge en las Ordenanzas de 1743, donde se indica:

*Habiendo hallado muchas personas medio de tener sus cartas con alguna anticipación, sin el desacomodo de acudir a las listas entre la muchedumbre del concurso, valiéndose a poca costa de personas ociosas, que con título de cartero, y pretexto de ser útiles al mayor despacho de las cartas, con maña se han ido familiarizando, hasta entrar dentro del mismo oficio para tomar con parecencia las de su encargo de cuyo pernicioso abuso se sigue manifiesto descaecimiento al ramo de apartados<sup>44</sup>.*

44 Ordenanza que el Rey manda observar para desde primero de diciembre de este año, en los Oficios de Correos Mayor, de Castilla y Italia, en Madrid. A.G.C. Correos. 1ª Sección. 19-11-1743. Legajo número 10. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, p 146.



Ilustración 5. Fragmento del cuadro «Buenas y malas noticias» de John Bagnold Burgess, en el que se pueden ver varias personas mirando si disponen de correspondencia para ellos. Esta obra de arte es de dominio público. Fuente Wahoo Art. com.

Esto representaba una discriminación, para evitarlo se les prohíbe a estos «carteros» entrar en ellos y tener ventajas al recoger la correspondencia.

Para facilitar que los destinatarios conocieran que disponían de correspondencia, se comienzan a realizar listas por orden alfabético por nombres propios, en vez de hacerlas por cajas o partidos, cuyo inconveniente era que los interesados tenían que leer todas las listas para encontrar su carta. También se nombró el primer lector de listas, cuya misión era leerlas a las personas que no supieran.

Cuando se recibían varias cartas para un mismo destinatario, el encargado de la entrega las agrupaba en un paquete o pliego en el que las introducía, consignado en la cubierta la marca de porteo correspondiente al importe de todas ellas. Se prohibía que los destinatarios pudieran decidir qué cartas se podían llevar, teniendo la elección de retirar todas o ninguna.

Como a pesar de estas actuaciones continuaban quedando muchas cartas sin entregar y, por lo tanto, sin cobrar, se crea el cuerpo de carteros<sup>45</sup> en 1756 en Madrid, para llevar las atrasadas a sus respectivos destinatarios a su domicilio.

Este sistema dio unos excelentes resultados, lo que permitió que se fuera extendiendo de forma progresiva. Con ello se comprobó que se aumentaba el número de cartas que se entregaban y por consiguiente cobraban sus importes, lo que representaba una mejora en los ingresos de la Renta Real, al no generar costes adicionales para la Corona. Sus retribuciones procederían del cobro de un cuarto<sup>46</sup>, que recibían por cada carta entregada. Este personal, también dependía de los administradores, siendo nombrados por ellos.

Será en 1765 cuando se realizará la creación del verdadero servicio de cartero, o sea, el hecho de llevar a domicilio las cartas con señas del destinatario<sup>47</sup>.

45 Sus tareas quedarían reguladas en 1762 con las *Ordenanzas de Correos y en 1794 con las Ordenanzas de Correos, Postas y demás ramos agregados a la Superintendencia General*. Desde ese momento el cartero era el «encargado de la estafeta», el único autorizado por la Corona para repartir a domicilio la correspondencia.

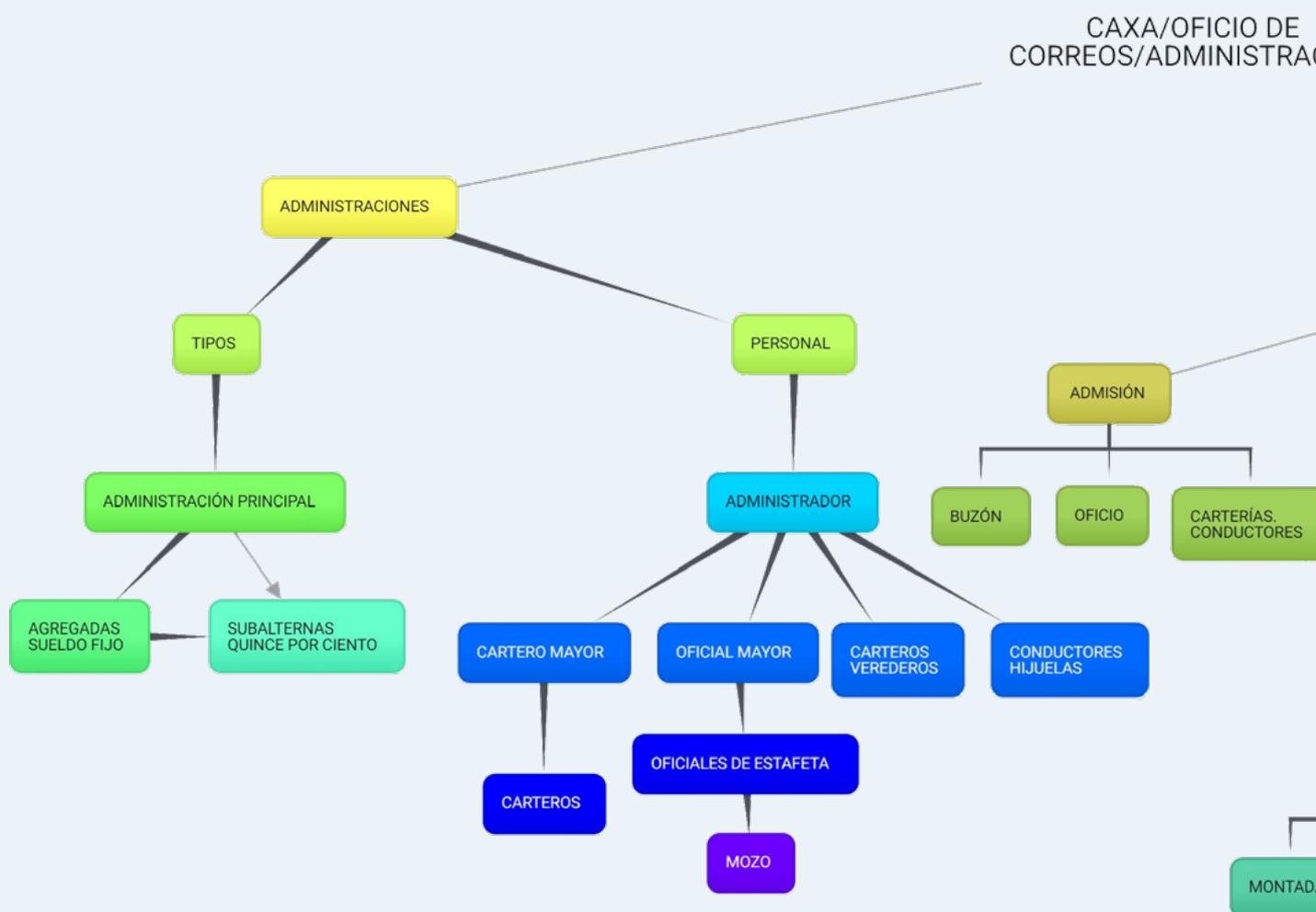
46 Se refiere a un cuarto de real. El real español fue la moneda utilizada durante los siglos XIV al XIX.

47 *Al Sr. Marqués de Grimaldi exponiéndole, lo conveniente que será distribuir las cartas en Madrid por medio de Carteros*. A.G.C. Correos. Sección 3ª. Legajo 1502. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. Tomo I, A. Op. Cit, pp 213 a 215.

El reparto diario no fue un proceso rápido, necesitó casi un siglo, hasta que en 1857 la administración postal comenzará a distribuir la correspondencia a las poblaciones de sus distritos de forma genérica.

Para hacer más fácil y rápida la entrega de las cartas, los administradores debían dividir la población en cuarteles o barrios, asignándole a cada cartero el que estimara más conveniente, exigiéndole que viviera en la localidad, igual que el resto del personal.

Los carteros se encargaban de elaborar una lista con las personas del barrio que les hubiesen solicitado llevar las cartas a su casa, así como informar a los vecinos que aparecían en las listas si querían que se entregaran a domicilio. Serán los más interesados en recomendar a los vecinos que pusieran las señas en los envíos



para facilitar su distribución, así como controlar y notificar los cambios de domicilio, informándose del nuevo, para hacerle la entrega, dejándolo reflejado para las siguientes veces.

Con posterioridad recogerían las cartas a cursar llevándolas a su administración. Para garantizar el secreto de la correspondencia se habilitó una valija cerrada, con una pequeña apertura, donde los remitentes podían depositarla.

El sistema de reparto se complementó con la figura de los carteros verdederos a los que se les asignaban una serie de pueblos agregados a la administración y estos de ocho en ocho días salían para repartirlos, y la de los conductores e hijueleros.

A continuación podemos ver un esquema resumen de la estructura del servicio de Correos.

CIÓN

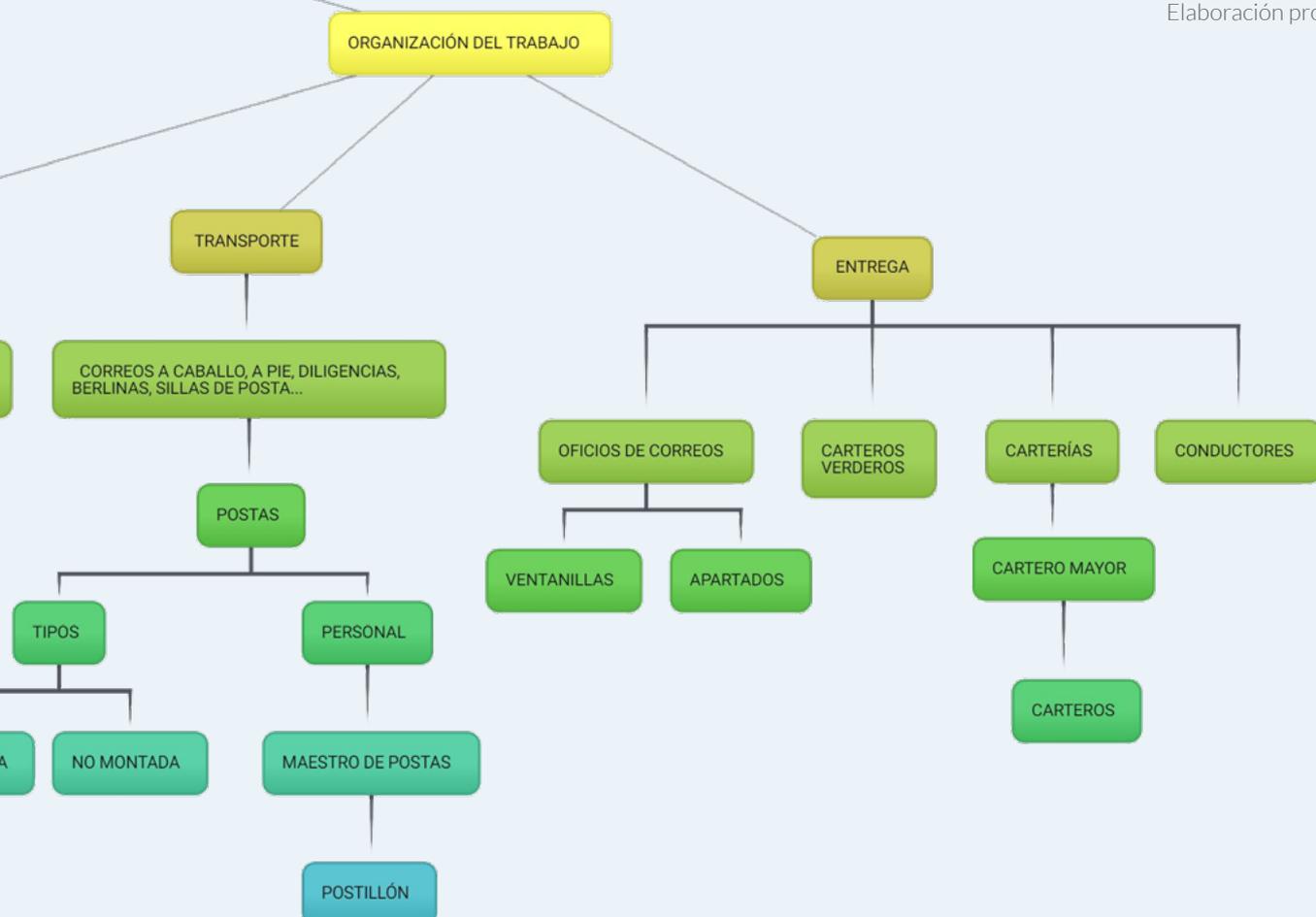


Ilustración 6. Esquema en el que podemos ver la organización del servicio postal. Elaboración propia

---

## La familia Tasso

Para comprender el desarrollo del correo postal en España, la primera referencia que debemos tener es la familia Tasso, quienes lo desplegaron por Borgoña, Flandes, Italia, España, Alemania y Francia. El apellido fue cambiando según las épocas y los países en los que se establecieron, por ejemplo, en nuestro país serían Tassis y en Alemania Thurn und Taxis.

Será Felipe I quien cuando ocupa el trono de Castilla ordena a Francisco de Tassis establecer las comunicaciones entre Francia, España y Alemania.

El primer Tassis español fue Juan de Tassis y Acuña, nacido en Valladolid, que prestó sus servicios a los reyes Felipe II y Felipe III.

Debido al coste que representaba crear postas por la nación, se vendían o alquilaban a particulares los oficios de Correos de casi todas las ciudades y villas con la condición de que estos establecieran nuevas postas, lo que permitió que se instalaran en lugares donde no las había habido nunca, así que muchas ciudades españolas comenzaron a recibir el correo de manera regular. Las postas se establecían por el Correo Mayor, directa o mediante concesión, era, por tanto, un asunto de la Corona, mientras que los caminos corrían a cargo de las autoridades locales y municipales, lo que se denominó correos menores.

Su hijo Juan de Tassis y Peralta, en 1610, generalizó el establecimiento de estafetas en todo el reino. Esto facilitó que el servicio de Correos se regularizará para el público en general.

En 1622 desaparece la primera rama de la familia Tassis del escenario postal y entra en la gestión Íñigo de Vélez Ladrón de Guevara y Tassis, a quien le sucederá su hermana Catalina, a esta su hijo Íñigo y por último su nieto Diego en 1699, hasta que Felipe V en 1706 suprimió todos los privilegios y concesiones al incorporar el servicio de Correos a la Corona. Sin embargo, durante los diez años siguientes los servicios postales

también se cedieron en arriendo a particulares. Tras la finalización de la Guerra de Sucesión, el monarca decidió asumir de un modo efectivo la gestión, que ya es visto como una renta que puede proporcionar nuevos ingresos al Estado.

La familia Tasso está presente en los principales correos europeos a través del color amarillo que aparece en los logos, vehículos o buzones de Francia, Italia, Alemania o España. Esto se debe a que era el color predominante de su escudo heráldico y que por esta razón ya lo utilizaron para identificar a sus caballos, carros y carruajes, perdurando hasta nuestros días.



Ilustración 7. Sello dedicado a Francisco de Tassis, 1988. V centenario de la llegada de la familia Tassis a España, 2006. Colección propia

---

## Primeras referencias postales de Almería. Repertorio de Villuga. 1546

En relación con la primera reseña documental del comienzo del servicio postal en nuestra provincia, se ha encontrado la que recupera Antonio Sevillano de una información de Bernardo Martín del Rey en el único periódico diario de la localidad en 1970. En ella nos habla del nombramiento del contratista de posta para la comunicación de Granada a Almería, así como, el de las poblaciones de la costa y Lorca hasta el Reino de Murcia.

*Las más antiguas notas que encontré corresponden al año 1500. En esta fecha los Reyes Católicos mandan al Alcalde Mayor de Almería Don Hernando de Cárdenas (sobrino del Comendador Mayor Don Gutierre de Cárdenas) que expida nombramiento de contratista de Postas al mercader Hernando de Ávila, que ha de hacer la comunicación entre Granada y Almería. «Item, sea nombrado para los mismos servicios por todas las poblaciones de la costa y Lorca hasta el Reino de Murcia al maestre de Navíos Francisco Hidalgo, llevando ambos como adalid a Alonso de Segura, asistidos de 50 peones con lanzas». Correos en aquellos tiempos cumplía misión militar, y estaba bajo la protección de la guarnición de la Ciudad y sus Fortalezas...<sup>48</sup>.*

Como hemos indicado, para el transporte de la correspondencia se eligió el sistema de postas. Para conocer las carreras, rutas, caminos y postas que sirvieron de base para el desarrollo del correo, tenemos como fuentes de información los mapas, repertorios, guías y diccionarios elaborados con los años, para ayudar a los que prestaban el servicio postal y a los viajeros.

---

48 Diario de Almería, 9-7-2011. Artículo «La Casa del Correo (1)» Antonio Sevillano.

Esta información se va a completar con la que nos facilitarán los «Anales de las Ordenanzas de Correos», las tarifas y las marcas postales de origen<sup>49</sup>.

Para empezar a conocer el desarrollo del correo en Almería, uno de los elementos clave eran los caminos por donde debía transcurrir. La primera referencia que vamos a tomar es el Repertorio de Villuga<sup>50</sup> de 1546.

Este tipo de trabajos pertenecen a la prosa didáctica y aparecen en España en el siglo XVI. Consisten en una recopilación de viajes o de itinerarios con los pueblos, las ventas y los puntos por donde pasar, informando al lector de las distancias parciales existentes entre cada uno de ellos y de las totales.

En el siglo XVII los repertorios comenzarán a denominarse guías o itinerarios de caminos o de carreras. Con la ilustración se alcanzará su mayor nivel literario por su carácter didáctico y utilitario. Hoy en día sus sucesores son los planos de carreteras, las guías de ferrocarriles, turísticas y los libros de viajes.

En el repertorio de Villuga se detallan las tres rutas que desarrollan nuestras comunicaciones:

- La primera es la ruta 97 que va desde Granada a Murcia, en ella aparecen dos postas almerienses; la de Vélez Rubio, como pueblo importante, y la venta del Marqués, ubicada en el antiguo Chirivel, un diseminado que hacía de estafeta de correos y posada para los viajeros. Esta ruta utiliza el antiguo trazado romano que, partiendo de Granada, y tras atravesar la Sierra de Huétor, trascurría por Guadix y Baza hasta alcanzar Vélez-Rubio.
- La segunda es la ruta 101 que va de Jaén a Almería, en la que aparecen las postas de Fiñana, Doña María<sup>51</sup>, Venta Dalcober y Almería.
- La última ruta es la 102 que va desde Almería a Toledo, recordemos que en estas fechas era sede de la Corte hasta que el 8 de mayo de 1561 Felipe II toma la decisión de establecerla de forma permanente en Madrid. En ella encontramos de nuevo las postas de Fiñana, Doña María, Venta Dalcober y Almería.

---

49 Nos referimos a marcas de origen aquellas que se indicaban en el sobrescrito de la carta y cuya misión era informar de su origen o zona de procedencia para aplicar así la tarifa correspondiente. Estas marcas que se efectuaron de forma manuscrita o con un cuño pudieron indicar el nombre de la ciudad, un anagrama, el de una región o de una demarcación.

50 VILLUGA, P.J. *Repertorio de todos los caminos de España, hasta ahora nunca visto en el que hallará cualquier viaje que quiera andar, muy provechoso para todos los caminantes*. Madrid, 1546.

51 Según el Libro de Apeo y Población de Abla de 1571, este municipio se componía de tres núcleos; el lugar y dos barrios distantes, las Adelfas y la Venta de Doña María. Esta última se remonta a la época romana, cuando Abla era un poblado indígena y se transformó en una población de cierta entidad al pasar la calzada, generando a una legua de ella la Venta de Doña María. Será a mediados del siglo XVIII cuando se convierta en una cortijada situada junto al Camino Real de Guadix-Almería, compuesta de nueve casas-cortijo y donde se ubicaría la posta que aparece en el itinerario. Será en 1740 cuando Doña María, deja de pertenecer tanto civil como eclesiásticamente a Abla.

Ilustración 8.  
Repertorio de caminos de Alonso de Meneses de 1576. Fragmento del mapa<sup>55</sup> de Abraham Ortelius. Realizado en los Países Bajos. 1584, 1570. Fuente Servicio de Documentación Geográfica y Biblioteca Instituto Geográfico Nacional



En relación con la Venta de Dalcober es difícil de ubicarla. La primera posible referencia nos la ofrece el geógrafo Al-Idrisi, que al describirnos el itinerario de Almería a Granada a través del cauce del río Nacimiento nos indica:

*...después a la aldea de Boloduy; después a Hisn-al-Cocer<sup>52</sup>, fuerte muy sólido que domina la entrada de un desfiladero por el cual es necesario pasar; después a Khandac-Febeire; después a Rataba; después a Abla, donde hay estación; después al fuerte de Piñana; después a Çonçal, aldea; después al principio del llano de Abla, que tiene 12 millas de ancho, sin curvatura ni desigualdad<sup>53</sup>.*

Al-Cocer podría tratarse del origen del nombre de esta venta que pasaría a denominarse Dalcober. En los caminos de Alonso de Meneses<sup>54</sup> de 1576 nos aparece como la puente dalcober, además, ha aparecido en múltiples mapas, desde 1576 a 1652, con la denominación de Cobel, siendo la última referencia en 1717, en el itinerario de Pedro Pontón, venta de Dalcober, debido a que se cambian los recorridos de los correos y ya no es utilizada dicha posta.

Como podemos comprobar en los caminos aparecen dos datos importantes, el primero es la distancia total del recorrido y el segundo las leguas que separaban cada una de las postas. Esto era fundamental por dos razones; la primera permitía a los viajeros organizar sus viajes y la segunda servía de referencia para el abono de los correos, que se efectuaba por las leguas recorridas.

52 El Hisn tenía en época árabe el significado de castillo en colina, construido en una elevación del terreno que dominaba todo su contorno.

53 ABU-ABDULLAH-MOHAMMED-AL IDRISI. *Descripción de España por Abu-Abd-alla-Mohamed-al-Idrisi*. Obra del siglo XII. Versión Española. Madrid, 1901. p 40.

54 MENESES, A *Repertorio de Caminos*. Colecciones primeras ediciones 6. Ministerio de Educación y Ciencia Dirección General de Patrimonio Artístico y Cultural. Madrid, 1976.

55 ORTELIUS, A. *Mapa Regni Hispaniae post Omnium editiones locuple [ti]ssima descriptio*. Amberes, Países Bajos, 1601.

<p><b>Cañy de granada a murcia</b>                  a veas xlv.                  aguas blancas ij.                  ala venta quemada ij.</p>	<p><b>Cañy de jaen a almería</b>                  xxix.</p>	<p><b>Cañy de almería a Toledo</b>                  lxx.</p>	<p>ala puente de los palacios ij.                  ala venta de líruela ij.                  al viso ij.                  ala venta la cañada iiij.                  almagro iiij.                  a carrioncillo iiij.                  a malagon iiij.                  ala çarçuela iiij.                  a daraçutan ij.                  ala venta guadaleca ij.                  a ycuencs ij.                  a bogaz ij.                  las yctas e diezma j.iii.                  a toledo ij.y media</p>
<p>alos baños de la picça j.                  a guadix ij.                  ala venta de guoz iiij.                  ala venta el babul j.                  a baça iiij.                  a villar iiij.                  ala venta del alamo ij.                  ala venta del marçes ij.                  a beler el ruulo ij.                  ala venta la mata iiij.                  a locca iiij.                  ala venta rocana iiij.                  a lebrilla iiij.                  a cançarrilla ij.                  a murcia i.</p>	<p>ala guardie j.                  a cambil iiij.                  a guadartuna iiij.                  ala venta arrana iiij.                  ala venta tajada j.iii.                  a guadix j.iii.                  a fianca v.                  a doña maria ij.                  ala venta dalcober v.                  alinéria ij.</p>	<p>a fianca ij.                  a guadix v.                  ala venta tajada j.iii.                  ala venta arrana j.iii.                  al ajo iiij.                  a fuente leyda j.                  a follera j.                  ala venta caranajal j.                  alas guardas j.                  ala venta de la puente vie ja iiij.                  a ybeda ij.                  ala venta de guadalinar ij.                  a yilbes ij.</p>	

Ilustración 9. Principales caminos según el Repertorio de Juan Villuga, 1546. Fuente Internet Archive. Universidad de Toronto



Mapa 1. Detalle del mapa del Repertorio de todos los caminos de España en el año de gracia de 1543<sup>56</sup>, Juan Villuga. Fuente Cartoteca Digital del Instituto Geográfico y Geológico de Cataluña

El repertorio se completa con un mapa (Mapa 1) con los principales caminos y donde podemos ver las diferentes postas de referencia.

Esta red de postas es la que se utilizará en el desarrollo postal, aunque hay constancia de que hasta 1580 el correo no se hallaba organizado ni establecido para el servicio. A partir de esta fecha se crean los correos ordinarios y periódicos, vendiéndose y arrendando los oficios de Correos y maestrías de postas, con la condición de que se establecieran nuevas.

Será en los últimos años del reinado de Felipe II cuando el servicio de Correos se desarrollará y organizará periódicamente para el público. Parece que debía ser rentable en aquella época a juzgar por las grandes sumas de dinero y productos en especies que se ofrecían y pagaban al Correo Mayor para comprarlos o arrendarlos. De esta manera, pocas villas de cierta importancia carecerían de maestros de postas y de su correo periódico a la Corte, gozando algunas ciudades de una y aun dos expediciones semanales<sup>57</sup>.

Durante este periodo no hay marcas prefilatélicas.

56 VILLUGA, J. Mapa Repertorio de caminos de España. Medina del Campo, 1543.

57 DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, Prólogo, pp XXIV-XXV.

---

# Organización administrativa y caminos del territorio almeriense en el siglo XVIII

## Organización administrativa de las localidades almerienses dentro del Reino de Granada

El siguiente elemento que es interesante conocer es la organización territorial del Reino de Granada, el cual estaba dividido en una veintena de Partidos.

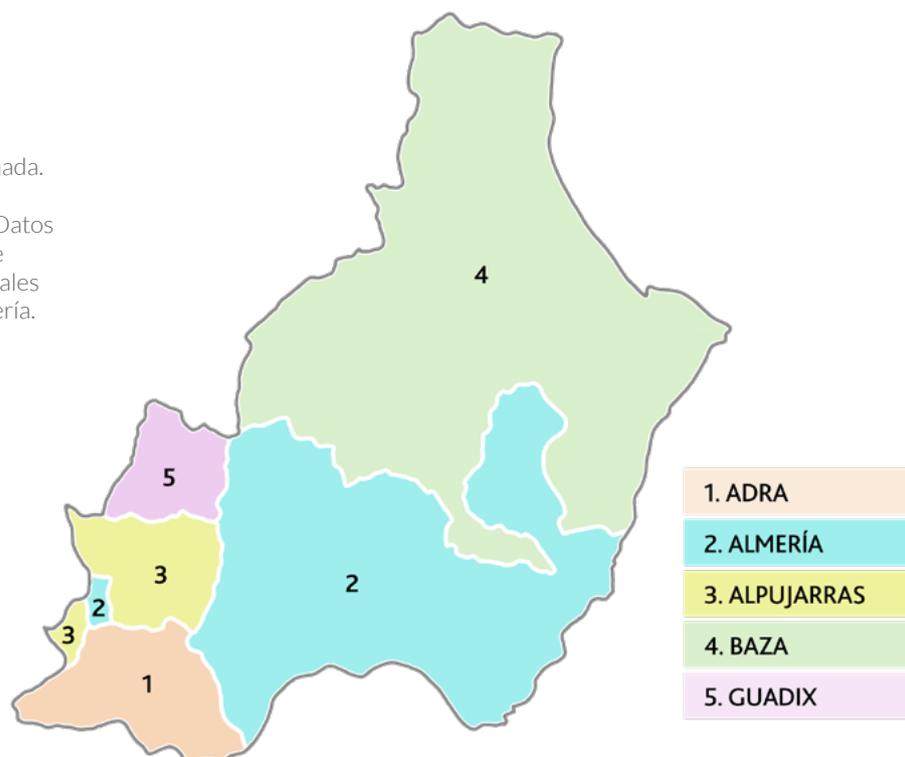
La distribución de las localidades actuales de nuestra provincia entre los diferentes partidos era la siguiente<sup>58</sup> en 1787:

- **Partido de Adra:** que lo forman Adra, Berja y Dalías.
- **Partido de Almería:** que incluye las localidades de Alboludui, Alcolea, Alhabia, Alhama la Seca, Alicún, Almería, Alsoduz, Benahaduz, Bentarique, Enix, Felix, Gádor, Gérgal, Huebro, Huécija, Huechar, Huércal, Illar, Instinción, Lubrín, Mondújar, Nacimiento, Níjar, Olula de Castro, Pechina, Rágol, Rioja, Roquetas, Santa Cruz, Santa Fe, Tabernas, Terque, Turrillas, Viator y Vícar.
- **Partido de Guadix:** con las localidades de Abla, Abrucena, Ocaña y Fiñana.
- **Partido de Baza:** con las ciudades Albanchez, Albox, Alcudia de

---

58 ORTEGA CHINCHILLA, M.<sup>a</sup> y MARINA BARBA, J. A. *Almería. 1829. El nacimiento de una Provincia*. Revista de humanidades y ciencias sociales, ISSN 1139-8205, núm. 19, 2003-2004, pp 217-249. Anexo 1. Almería 1787.

Mapa 2. Reino de Granada.  
Partidos Judiciales del  
territorio almeriense. Datos  
Floridablanca 1787. Se  
utilizan los límites actuales  
de la provincia de Almería.  
Elaboración



Baza, Antas, Arboledas, Armuña, Bacares, Bayarque, Bédar, Benitagla, Benitorafe, Benizalón, Cantoria, Castro, Cóbdar, Cuevas de Baza, Chercos, Fines, Huércal-Overa, Laroya, Líjar, Lúcar, Lucainena de las Torres, Machael, María, Moxácar, Olula del Río, Oria, Partaloba, Purchena, Senés, Serón, Sierro, Somontín, Sufli, Tahal, Tíjola, Turre, Uleyla del Campo, Urrácal, Velefique, Vélez- Blanco, Vélez-Rubio, Vera, y Zurgena.

Algunos topónimos han experimentado modificaciones con el paso del tiempo como son el caso de Alcutia de Baza por Alcutia de Monteagud, Armuña por Armuña de Almanzora, Arboledas por Arboleas, Castro por Castro de los Filabres, Cuevas de Baza por Cuevas de Almanzora o Partaloba por Partalaoa.

– **Partido de las Alpujarras:** Almócita, Bayárcal, Beyres, Benecid, Beninar, Canjáyar, Fondón, Presidio de Andarax<sup>59</sup>, Laúxar de Andarax, Lucaynena de Alpujarra, Ohanez, Padules y Paterna.

Esta distribución (**Mapa 2**) puede servirnos de referencia para saber cómo se asignaron a las primeras caxas postales, aunque es cierto que Correos, en muchas ocasiones, no la seguiría, utilizando criterios de eficiencia postal a la hora de encaminar la correspondencia.

59 Se trata de la localidad de Fuente Victoria. La denominación de Presidio de Andarax se mantuvo hasta que en 1922 adoptó el actual. Fue municipio independiente hasta 1887.

## Caminos y comunicaciones principales

Hemos visto los caminos y las postas que, según el repertorio de Villuga, utilizaban «los correos» para llevar el correo a Almería y Murcia, así como, las postas existentes dentro de nuestra provincia. A continuación, vamos a conocer los caminos principales y secundarios por los que se desplazaban personas y mercancías, y cuál era su estado en el siglo XVIII.

Almería estaba atravesada por dos caminos principales que la recorrían de Oeste a Este y de Norte a Sur, sin olvidar el Camino Real de Granada-Guadix-Baza-Lorca-Cartagena que cruzaba la provincia por la parte septentrional<sup>60</sup>.

El primero era el que la cruzaba de Oeste a Este, denominado Camino Real de las Alpujarras, conocido también por el Camino de Sevilla-Cádiz-Murcia-Valencia.

Este penetraba en Ugíjar y Cherín, pasaba por Alcolea, Laujar de Andarax, Fondón, Beires, Almócita, Padules, Canjáyar, Rágol, Instinción, Illar, Huécija, Alicún, Alhama, Huechar y Venta Zarzosa, donde cruzaba el Camino Real de Granada. Seguía dirección a Tabernas, pasando por Rioja, Rambla de Tabernas, localidad de Tabernas, Cristo Resucitado, campo de Tabernas, en donde se bifurca, un ramal hacia Sorbas y Bédar, después de atravesar el Puente de la Mora, desde Bédar a Antas y Vera donde se inclinaba en dirección norte en busca del otro ramal que se iniciaba en el campo de Tabernas. Este ramal tomaba dirección norte hasta Lubrín, localidad de confluencia de caminos en todas direcciones.

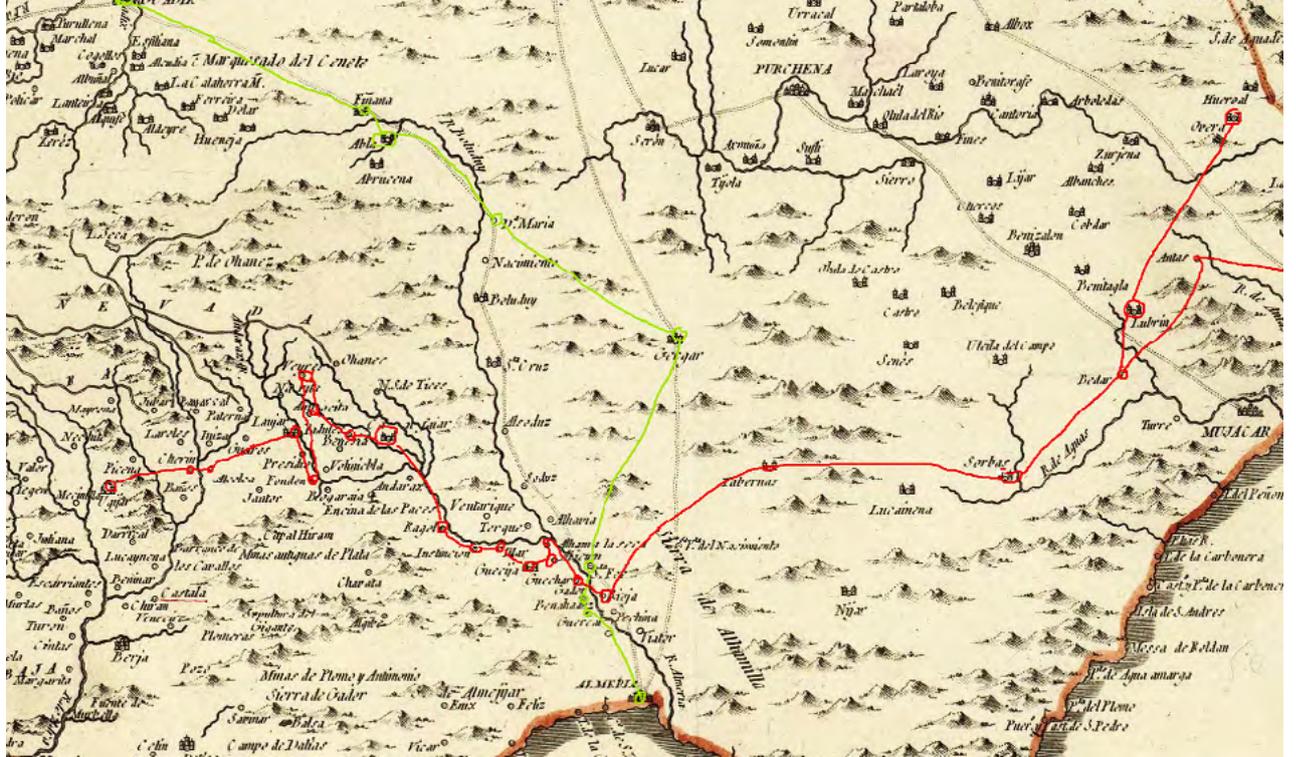
Desde Lubrín el Camino Real se dirigía a Huércal-Overa, a través de su campo y siguiendo a Puerto Lumbreras, desembocaba en el Camino Real de las Andalucías y Murcia a Valencia, camino este que penetraba en el obispado de Almería por las Vertientes, continuaba por Chirivel y Vélez-Rubio, aquí el camino se bifurcaba siendo un ramal camino de herradura que seguía el curso del río de Lorca, mientras que el Camino Real de Ruedas se apartaba del mismo y penetraba en Murcia y Lorca.

El segundo camino cruzaba la provincia de norte a sur, se trataba del Camino Real de Almería a Granada o Camino Real de Almería a Madrid. Comenzaba en Almería hacia Huércal, cuyo tramo era uno de los más complicados y que requirió a lo largo del tiempo su adecuación para evitar desprendimientos y atascaderos. Continuaba a través de Benahadux para llegar a Gádor desde donde se dirigía a Santa Fe, Venta Zarzosa, Rambla de Gérgal, Fuensanta, Alcubillas, Ocaña, Doña María, Abla, desde la cual existe un ramal que se dirigía a Baza y que permitía comunicarla con Almería.

Otra opción, que iban a usar también los correos, era continuar por el Andarax hasta su confluencia con el Río Nacimiento para remontarlo a través del valle a partir de Alboloduy.

---

60 GÓMEZ CRUZ, M. Tesis Doctoral Almería en el siglo XVIII. Granada, 1987. pp 39-41.



Fiñana era la siguiente y última localidad de este camino perteneciente a Almería, desde ahí y a través de su rambla se llegaba a Guadix.

Ambos caminos podían ser transitados por ruedas<sup>61</sup>.

En cuanto al resto de caminos de la provincia, entre los secundarios se encuentra el de Níjar, el de la cuenca del Almanzora y el de Enix-Felix-Vícar y Roquetas.

El de Níjar va a permitir unir esta población con los pueblos de Lucaína y Mojácar, finalizando en el Camino Real de las Alpujarras.

El camino de Almanzora procedía de Baza y entraba a Almería por Serón, comunicando las localidades de Tíjola, Purchena, Olula del Río, Cantoría, Albox y Huércal-Overa, para terminar, enlazando con el camino de las Alpujarras.

Como estamos viendo nos referimos a caminos, por eso son interesantes las consideraciones que realiza Ringrose<sup>63</sup> sobre este concepto.

*El camino era y es básicamente, una vía improvisada por la costumbre para satisfacer necesidades locales. Este tipo de vía cuenta tenía de las condiciones españolas, es más útil de lo que se piensa en un principio. Cuando las lluvias de invierno cesan y se seca el terreno, esos caminos*

Mapa 3. Fragmento del mapa del Reyno de Granada<sup>62</sup> de Tomás López, 1761, fuente Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia Postal. Representación gráfica de los Caminos Real de las Alpujarras y Real de Almería a Granada, elaboración propia.

61 Nos referimos a «camino de ruedas» cuando el mismo tiene la posibilidad de ser transitado por carros, aunque existan inconvenientes en algún tramo concreto de su recorrido. En el caso de los «caminos de herradura» nos referimos a aquellos por los que únicamente podría transitar mediante caballerías.

62 Mapa del Reyno de Granada construido sobre las mejores y más modernas memorias. Y dedicado al Exmo. S. D. Sebastián de la Quadra Llerena y Medrano, marqués de Villarias, Cavallero de la R.I Orn. de S. Genaro, y de la de Santiago, del Consejo de S. M. en el supremo de Estado, etc. ... Por Tomás López, Pensionista de S. M. Tomás López, Madrid, 1761.

63 RINGROSE, D. *Los Transportes y el Estancamiento Económico de España (1750-1850)*. Ed. Tecnos. Madrid, 1972. p 37.

*o pistas endurecen su superficie, exigiendo pocas atenciones. En áreas de suelo arenoso existía una variante, el carril. Se trataba de un camino ordinario, con dos pistas, pavimentadas con piedra, para facilitar el transporte de carros de ruedas. Cuando están a nivel del terreno, estos caminos permiten hoy día el tráfico por ellos... En las zonas más accidentadas, el camino se transformaba en un sendero o vericuetos solo apto para el paso de animales de carga...*

*Puesto que estos caminos tan primitivos eran necesarios para los habitantes comarcales, iba en interés de ellos mismos el que se proporcionara cierta atención a los puentes, al drenaje de agua, etc. La economía rural del interior, por tanto, está servida, para fines prácticos por una red de primitivos caminos y pistas que zigzagueaban el país en todas direcciones, uniendo a casi todas las ciudades, penetrado en cada valle y remontando todos los puertos de montaña.*

Para Almería hay un informe<sup>64</sup> emitido sobre los caminos de su jurisdicción en 1779 y en concreto sobre el camino Real de Almería a Granada que decía:

*...entre ambas poblaciones había una distancia de 24 leguas y que no era necesario hacer en este camino construcción alguna de ningún puente costoso hasta Fiñana, lugar que distaba de Almería 9 leguas. Tampoco era necesaria la construcción de puentes en las 7 leguas que mediaban desde Fiñana hasta la Cuesta de Diezma, por cuanto que era llano y lo trajinaban los carruajes sin ninguna dificultad. Desde la cuesta citada a Granada había una distancia de 8 leguas, en las que se necesitaba realizar muchas obras debido a los parajes que atravesaban el camino, especialmente, desde Diezma hasta pasados los Dientes que llaman de la Vieja, que distaban de Diezma 2 leguas.*

Como podemos ver no disponíamos de buenos caminos, pero los principales se utilizaban con ruedas. Sin embargo, el servicio postal se va a realizar a caballo hasta muy pasada la segunda mitad del siglo XIX. La razón no estaba en el estado de los caminos, aunque este pudiera afectar, realizar el viaje a caballo les ofrecía mayor rapidez, garantizando así transportar los envíos en los tiempos establecidos, además los volúmenes de correspondencia no eran los suficientes como para necesitar otro medio de transporte.

---

64 Archivo Municipal Adela Alcocer Martínez. A.M.AL. Legajo 66. Libro de Actas de 1779.

---

# El sistema postal en el siglo XVIII y su desarrollo en Almería

## Creación del servicio de Correos. 1716

En 1706 Felipe V incorpora el sistema postal a la Corona, convirtiéndose en Renta Real, pero por la Guerra de Sucesión Española en Europa se continúa cediendo en arriendo a particulares durante diez años más. Será a partir de 1716 cuando dé comienzo un nuevo período que permitirá su consolidación como una Renta Real y servicio público. En este año es cuando se crea Correos.

Para desarrollarlo se efectúan una serie de reformas que permitieran gestionar la nueva Renta, entre ellas el establecimiento de itinerarios regulares, la determinación de las franquicias o la promulgación de ordenanzas que regularan el servicio postal.

El 8 de julio de 1716 se crea la Superintendencia General de los correos y estafetas de España, adjudicando su titularidad a Juan Tomás Goyeneche con un sueldo de tres mil ducados anuales. En el corto periodo de tiempo que estuvo al frente reglamentó las franquicias<sup>65</sup>, creando un sello para estampar en todos los sobrescritos de los pliegos oficiales, y desarrolla las normas de la correspondencia certificada.

---

65 *Real Orden determinado las personas que han de disfrutar franquicia en la correspondencia.* A.G.C. Sección 1ª. Correos. Legajo 54. 7-12-1716. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. Tomo I, Op. Cit, pp 84-85.



Ilustración 10. Sello dedicado a los 300 años de Correos en España. 29 de febrero de 2016. Colección propia



Ilustración 11. Sello de franquicia. Colección propia

El 7 de diciembre de 1716 se promulgan las primeras tarifas para el cobro de portes de las cartas de dentro y fuera del Reino que entrarían en vigor en 1717, en las cuales se indica:

*Concerniendo quitar las desigualdades que ha sido en los portes de las cartas de dentro y fuera de España, y arreglarlos a proporción de las distancias y costes de las postas y demás gastos que causan para evitar controversias entre los que reparten y los que las reciben, y que este ramo de mi Real Hacienda tenga el justo valor y cobro conveniente, he mandado formar las dos tarifas adjuntas...<sup>66</sup>.*

Por lo tanto, estas primeras tarifas pretenden conseguir cierta equidad, para ello se determinó la división de la Península en 15 zonas o distritos postales, en función de su inmediatez o progresivo distanciamiento geográfico, según las líneas de postas existentes, con relación a la Administración del Correo Central de Madrid. Estos se agrupan en cinco escalas de precios.

El problema de estas tarifas radicaría en que se regulaban los precios a partir de Madrid, sin tener en cuenta los que nacían en otras demarcaciones, lo que generó que los administradores de las estafetas, ante la indefinición existente, consignaran tarifas más costosas desde sus lugares a cualquier otro punto de España. En ellas tampoco se determinaron los portes de las cartas certificadas.

Otro objetivo era la necesidad de abonar los importes más adecuados a los gastos que generaba el transporte de los envíos, con lo que se mejoraría la renta aportada a la Corona. Los precios de estas tarifas hacían que la remisión de cartas estuviera lejos de ser utilizada por la población.

Los intercambios epistolares con Europa se reducían a los que se realizaban con Francia, Holanda, Flandes, Inglaterra e Italia, a través de los cuales se podía conectar con el resto del continente.

Aparte de la distancia, el siguiente elemento para cuantificar la tarifa de los envíos será el tipo de producto y el peso.

Los productos que aparecen en ellas son; las cartas sencillas, cuyo peso no excede de seis adarmes<sup>67</sup> (10,74 gramos), las cartas dobles, de seis a ocho adarmes, ambos inclusive (14,32 gramos) y

<sup>66</sup> Tarifas para el cobro de portes de cartas de dentro y fuera del Reino. 1716. A.G.C.-Sección 3ª- Correos. Legajo 1482. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, pp 85-87.

<sup>67</sup> El adarme es una antigua unidad de masa castellana que equivalía a 1,79 gramos.

*Reglamento que se ha de observar en la cobranza de los portes de las Cartas de dentro del Reino*

	Carta sencilla.	Carta doble.	Onza de paquete.
	<i>Mrs. de vn.</i>	<i>Mrs. de vn.</i>	<i>Mrs. de vn.</i>
De todas las cartas que buieren á esta Corte del Principado de Cataluña.....	20	30	40
De las Islas de Mallorca y Ibiza.....	30	45	60
Del Reyno de Aragon.....	16	24	32
Del de Valencia.....	16	24	32
Del de Navarra.....	18	28	42
Del Señorío de Vizcaya.....	18	28	42
Del Reyno de Galicia.....	18	28	42
Del Principado de Asturias.....	18	28	42
De la Provincia de Burgos y Montañas.....	16	24	32
De la Provincia de Extremadura.....	16	24	32
De la Andalucía la alta.....	20	30	40
De Andalucía la baja.....	16	24	32
Del Reinado de Murcia.....	16	24	32
De Castilla la Vieja.....	12	18	24
La Nueva.....	12	18	24

los que superan ese peso, considerados paquetes, que se cobraban por onzas<sup>68</sup>. El importe de las cartas se determinaba por maravedís de vellón<sup>69</sup>.

En las tarifas una de las zonas o distritos postales es el de Andalucía Baja. En ella se incluyen Granada y Sevilla, por lo tanto, Almería, como partido perteneciente a Granada, queda asignada a dicha tarifa.

Goyeneche, en mayo de 1718, lo sustituye Juan de Aspaizu, antiguo empleado de Correos, con un sueldo de dieciocho mil reales y subordinado a la Secretaría del Despacho Universal de la Real Hacienda. Organizará la Renta a través de empleados dependientes del Estado o mediante arrendamiento, nombrando contadores e interventores que gestionaran y controlaran los ingresos que se producían para rendir cuentas anuales.

Por el resumen de los sueldos del personal dependiente de la Administración General de dentro y fuera de la Corte de 1718<sup>70</sup> podemos conocer la inicial estructura del Ramo de Correos. Existía una Administración principal, ubicada en Madrid, formada por un administrador general, un contador, un arquero, los oficiales de la contaduría, un escribano y un visitador.

En el apartado de los oficios se detallan tres: el de Italia, el del Castilla y el del Parte. En el de administraciones: Cataluña, Valencia, Navarra, Cádiz, Bil-

Ilustración 12. Primeras tarifas publicadas. Anales de Correos. Fuente AFINET. Ágora de Filatelia en Internet

68 Se trata de una unidad de masa. La onza castellana equivalía a 28,7558 gramos, y estaba dividida en 16 adarmes.

69 La unidad de cuenta escogida en España fue el real de vellón. Este se dividía en 8 maravedís que a su vez eran 2 cuartos. Cuatro maravedís eran 1 cuarto y 2 maravedís eran un ochavo.

70 *Relación de los sueldos señalados al Administrador de Correos, Contador de la Intervención, oficiales y demás dependientes de la Administración General de dentro y fuera de la Corte. A.S. Tribunal de Cuentas. Legajo 1938. 7 de mayo de 1718. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. Tomo I, Op. Cit, p 87.*

bao, Valladolid, Salamanca y Santander. También se especifica un administrador en Alicante.

En la relación del Oficio del Castilla aparece por primera vez la figura de «Cartero Mayor», asignando dicho puesto a Pedro Gutiérrez con un salario de cuatro mil novecientos cincuenta reales de vellón, que era superior al de los oficiales de la contaduría, cuyo sueldo es de cuatro mil cuatrocientos.

Esta organización dejó al descubierto los grandes abusos y deficiencias de los Correos Mayores, sobre todo en lo referente al pago de la correspondencia. Para intentar resolverlos se reunificaron los correos y postas bajo una misma Dirección General, a través del «Reglamento General para la Dirección, y gobierno de los oficios de correo mayor, y postas de España, en los viajes que se hizieren y exempciones que han de gozar, y les están concedidas a todos los dependientes de ellos»,<sup>71</sup> del 23 de abril de 1720.

En él se fija lo que han de cobrar por legua los correos y las atribuciones del Correo Mayor, o sea el Administrador General de la Renta. Se enumeran las obligaciones de los maestros de postas y sus tarifas. Se determina el número de correos y de cómo debían llevarse a cabo el servicio. Se detallan las funciones de los tenientes de Correo Mayor y Administradores de las Estafetas. Por último, se establecen las relaciones que mediaran entre los correos y toda clase de autoridades, así como los procedimientos a seguir para que se sirvieran del correo.

Los correos, también abonaban las postas, pero con unas tarifas menores. Se distinguían llevando el escudo de las Reales Armas en el pecho, tenía que pagar dos caballos, el suyo y el del postillón, pero si fuesen más de uno se abonarían los propios más el de un postillón.

En 1720 las carreras de postas estaban compuestas por doscientas setenta y cuatro con una extensión de mil diecinueve leguas.

El primer mapa de postas que se realiza de España se encargó por el marqués de Grimaldo, Primer secretario del Despacho de Estado en el reino de Felipe V, al cartógrafo francés Hubert-Alexis, Jaillot<sup>72</sup> en 1721 (**Mapa 4**).

En esta época van a existir seis itinerarios postales o carreras de postas. Los que nos van a afectar son el que va de Madrid-Toledo-Ciudad Real-Córdoba, que se divide a su vez en el que se dirigía a Granada y el que iba a Écija, Sevilla y Cádiz. Y el segundo que va de Madrid-Tarancón-Albacete, Murcia y Cartagena (Carrera de Cartagena).

71 DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. Tomo I, Op. Cit, pp 90-98.

72 ALEXIS-HUBERT, J, mapa: *L'Espagne divisée en tous les Royaumes ses Principautés, Où sont exactement Recueillies et Observées toutes les Routes de Postes d'Espagne, sur les Mémoires des Courriers Majors de Madrid*, París, 1721.



Mapa 4. Fragmento del mapa de Alexis-Hubert Jaillot en la que podemos ver los caminos de Madrid a Granada y el segundo que va a Murcia y Cartagena. Fuente Biblioteca Nacional de España

En 1727 se nombra Juez Superintendente y Administrador General de todas las Estafetas de Correos, de dentro y fuera del Reino y la Corte y carreras postales, a José de Palacios, con un sueldo de treinta y dos mil reales y la facultad de:

*(...)arrendar, o administrar a vuestra elección, como tuvieses por más conveniente, nombrando Correos Mayores en las partes que os pareciere, Correos de a caballo, y de apie, Maestros de Postas, Visitadores, y los otros Ministros que juzgaredes conveniente, para que cuiden, y denuncien a los que repartieren cartas que no sean de las Estafetas...<sup>73</sup>.*

Durante su gestión se arriendan un gran número de estafetas y paradas de postas, pero una de sus decisiones va a tener una gran importancia en la mejora del servicio postal; la incorporación de la «silla de postas», que se trata de un carruaje de dos o cuatro ruedas tirado por mulas, para el transporte de la correspondencia. En 1727 cubrieron el servicio postal de Madrid y los Reales sitios (Aranjuez, El Pardo, El Escorial y San Ildefonso).

73 Título de Juez Superintendente de Correos a D. José Palacios. 19-7-1727. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. Tomo I, Op. Cit, p 110.

Ilustración 13.  
Silla de posta.  
Fuente pág.  
Web Historia de  
Calpe Antiguo.  
«Artículo de  
Correos y  
Postas» de José  
Luis Luri Prieto



Después de comprobar los excelentes resultados de este sistema de transporte de correspondencia y viajeros, en 1742 comienza su desarrollo en las principales Carreras del Reino. Se utilizarán carruajes de cuatro a seis asientos que partirían de Madrid, dos veces por semana, para Barcelona, Cádiz, Navarra, Valencia, Murcia, Alicante, Cartagena, Portugal por Extremadura y Francia por Castilla e Irún.

Su desarrollo fue arrendado a Diego Rudolph<sup>74</sup>, como compensación por prestar este servicio le ofrecieron, entre otras cosas: cobrar el pago de los asientos de los coches, tomar de los bosques reales, así como de los montes de los propios de los pueblos maderas para la construcción de las paradas y hosterías o de las canteras más próximas, las piedras necesarias para la recomposición de las carreras. A cambio, se le exigía dotar a las carreras de hosterías para descansar los viajeros y rectificar el trazado de los caminos para evitar los grandes rodeos que se tenían que realizar.

Entre las nuevas carreras que se crearon está la de Madrid a Murcia que nos va a afectar.

74 *Real Cédula aprobando el pliego de condiciones presentado por D. Diego Rudolph para establecimiento de sillas de Postas y coches en las Carreras principales.* A.G.C. Correos. 3ª Sección. Legajo 4481. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. Tomo I, A. Op. Cit, pp 124 a 134.

de Caminos. 37		TOLEDO PARA ALMERIA.	
<b>GRANADA PARA MURCIA.</b>		Las ventas de Diçama, dos y me.	
Veas,	dos.	Orgaz, dos y mo.	Yevenes, vna.
Aguas-Blancas,	dos.	La venta Guadalherce,	dos.
La Venta quemada,	dos.	Darazàn,	dos.
Los Baños de la Pieza,	vna.	La Zarzuela, dos.	Malagòn, dos.
Guadix,	dos.	Carrioncillo, tres.	Almagro, tres.
La Venta del Guor,	tres.	La venta de la Cañada,	tres.
La Venta el Baul,	vna.	La venta de la Reyna,	vna.
Baza, tres.	Ayllar, quatro.	El Viffo,	tres.
La Venta del Alamo,	dos.	La venta de Liruela,	dos.
La Venta del Marqués,	dos.	La venta de los Palacios,	dos.
Velez el Rubio,	tres.	Vilches,	tres.
La Venta la Mata,	tres.	La venta Guadalimar,	dos.
Lorca,	tres.	Vbeda,	dos.
La Venta Totana,	quatro.	La venta la Fuente Vieja,	tres.
Lebrilla,	quatro.	Las Guardas,	dos.
Cantarilla,	tres.	La venta Carvajal,	vna.
Murcia,	vna.	Solera, vna.	Fuente-Leyda, vna.
Son quarenta y cinco leguas.		El Ajo,	vna.
		La venta Arrana,	tres.
		La venta Tajada,	vna y media.
		Guadix vna y med.	Piñana, cinco.
		La venta de Doña Maria,	dos.
		La venta Dalcober,	cinco.
		Almería,	tres.

Ilustración 14. Camino de Granada a Murcia y de Toledo a Almería. Fuente Biblioteca Nacional de España

Ese mismo año se publica la «Guía de Caminos, para ir, y venir por todas las Provincias más afamadas de España, Italia, y Alemania: Añadida la regla general para saber dónde se escribe los días de Correo», en francés, y traducido al castellano, por Pedro Pontón, 1727. En ella se incluyen numerosos itinerarios con sus distancias, indicando los caminos que hay que tomar, los lugares donde se puede comer, dormir y alguna información breve sobre determinadas ciudades.

Los caminos principales de distribución del correo hacia Almería son el de Granada para Murcia y el de Toledo a Almería. Desaparece el de Jaén para Almería, que era coincidente con el de Toledo. Las postas son las mismas, pero existen algunas pequeñas diferencias en las distancias.

Las que aparecen en el de Toledo para Almería son las de Fiñana, Venta de Doña María, la Venta de Dalcober y Almería.

En la de Granada para Murcia se indican la Venta del Marqués y Vélez el Rubio.

Para hacernos una idea gráfica de estas conducciones las hemos dibujado sobre el mapa elaborado por Fredericum de Wit<sup>75</sup> en 1680 (Mapa 5).

75 WIT, F., mapa: *Regnorum Castellae Novae, Andalusiae, Granadae, Valentiae, et Murciae Accurata Tabula in Episcopatus, etc. divisa et edita per Fredericum de Wit*, Países Bajos, 1680.

Mapa 5.  
Representación  
gráfica de las dos  
conducciones  
de Granada a  
Murcia y Madrid a  
Almería.  
Elaboración  
propia



NOTICIA GENERAL PARA  
escribir desde Madrid a los lu-  
gares mas señalados de Comercio,  
assi en Andalucía, las dos Casti-  
llas, Vizcaya, Montañas de Bur-  
ges, y Leon. como de el Reyno  
de Galicia; en los días de la Se-  
mana; y regla para saber por don-  
de se escribe a los que no están  
en derechura de las  
Caxas.

**DIA DE MARTES, SE ES-  
crive a Andalucía.**

**Almería.**  
**Adra.**  
**Lucar, por Baza.**  
**Serón, por Baza.**  
**Zurgena, por Baza.**

Ilustración 15. Resumen de las  
localidades almerienses que aparecen  
en la parte final del libro como noticia  
general. Fuente Biblioteca Nacional de  
España. Elaboración propia

Al final del libro se recoge una «noticia general para escribir desde Madrid a los lugares más señalados de comercio, así en Andalucía, las dos Castillas, Vizcaya, Montañas de Burgos y León, como del Reyno de Galicia, en los días de la semana y regla para saber por dónde debe escribir a los que no están en derechura de las caxas». Dentro del martes, que es cuando se daba salida a Andalucía, podemos encontrarnos a las localidades de Almería y Adra, que aparecen sin especificar por donde han de ir dirigidas, pero también municipios como Lúcar, Serón o Zurgena que son servidas por la caja de Baza.

Los particulares podían utilizar las postas, para ello debían solicitarlo y autorizarlos Correos, adecuarse a las condiciones y abonar los precios establecidos en los correspondientes reglamentos.

## Caxas u oficios de Correos, según Blas de Arce. 1736

En 1736 se publica la «Descripción General para escribir a todas las ciudades de España» de Blas Alonso de Arce<sup>76</sup>. Esta será la primera vez que se especifican con gran detalle los lugares desde donde se envía y recibe la correspondencia, dividiéndolos por días de la semana, realizando una clasificación de ellos.

Con esta información el personal de Correos y los usuarios podrían conocer dónde remitirlas, reduciendo así la pérdida y el retraso de muchas cartas, en palabras de Antonio González Infanzón (...) *lo que es grave perjuicio de la Real Hacienda, del bien común, y de los hombres de Comercio, pues penden sus intereses de sus puntuales correspondencias(...)* añadiendo (...) *cuya obra, Señor, es muy digna, y meritoria para darla a la stampa, por lo útil, y provechosa, que es al Real Erario, a los Banqueros, Negociantes, Agentes, Secretarios. Contadores, y al bien universal, y común de todos los Pueblos del Reyno...*<sup>77</sup>.

Por lo tanto, se trata del primer intento de elaborar un diccionario geográfico de Correos que sirviera de base para el encaminamiento de la correspondencia. Decimos intento porque, aunque utiliza la ordenación alfabética, cuando comienza a detallar las localidades, esta se convierte en muchas ocasiones en anárquica, como podemos verlo al colocar Cuenca antes que Coruña, Benavente antes que Badajoz, y un largo etc.

También hay incidencias en la ortografía de algunas de las localidades detalladas, en nuestro caso nos encontramos con Belez/Rubio, Belez Blanco y Bera, que son relacionadas en la casa de Almería con «b» y correctamente cuando se especifican en las caxas a las que pertenecen, Murcia y Lorca.

Por último, se asignan localidades a caxas que es difícil comprender que fuese así, en el caso de las de Almería se encuentran Albanchez, que se adscribe a la de Baeza, Chercos y Cantoria a Jaén, Mojácar a Motril o Sufli a Guadix.

A pesar de todos estos errores debió representar un importante avance en la mejora del encaminamiento de la correspondencia, no olvidemos que va a estar vigente hasta que se publique el diccionario de Espinalt cuarenta y un años después. Además, pudo ser un referente para los siguientes que se editaron.

76 ALONSO DE ARCE, B. *Descripcion general para escribir a todas las ciudades de España, villas, y lugares mas remotos de ella, reynos y potencias estrangeras: con los dias en que llegan y parten los correos de esta Corte, y demás Caxas de todo el Reyno; el tiempo que tardan las respuestas de las cartas, el porte que se debe llevar por ellas, según los parages donde vienen, en conformidad de el Decreto de Su Magestad*. Madrid, 1736.

77 *Ibidem*. Apartado: aprobación de Don Antonio González Infanzón Oficial Mayor de la Estafeta de Castilla.

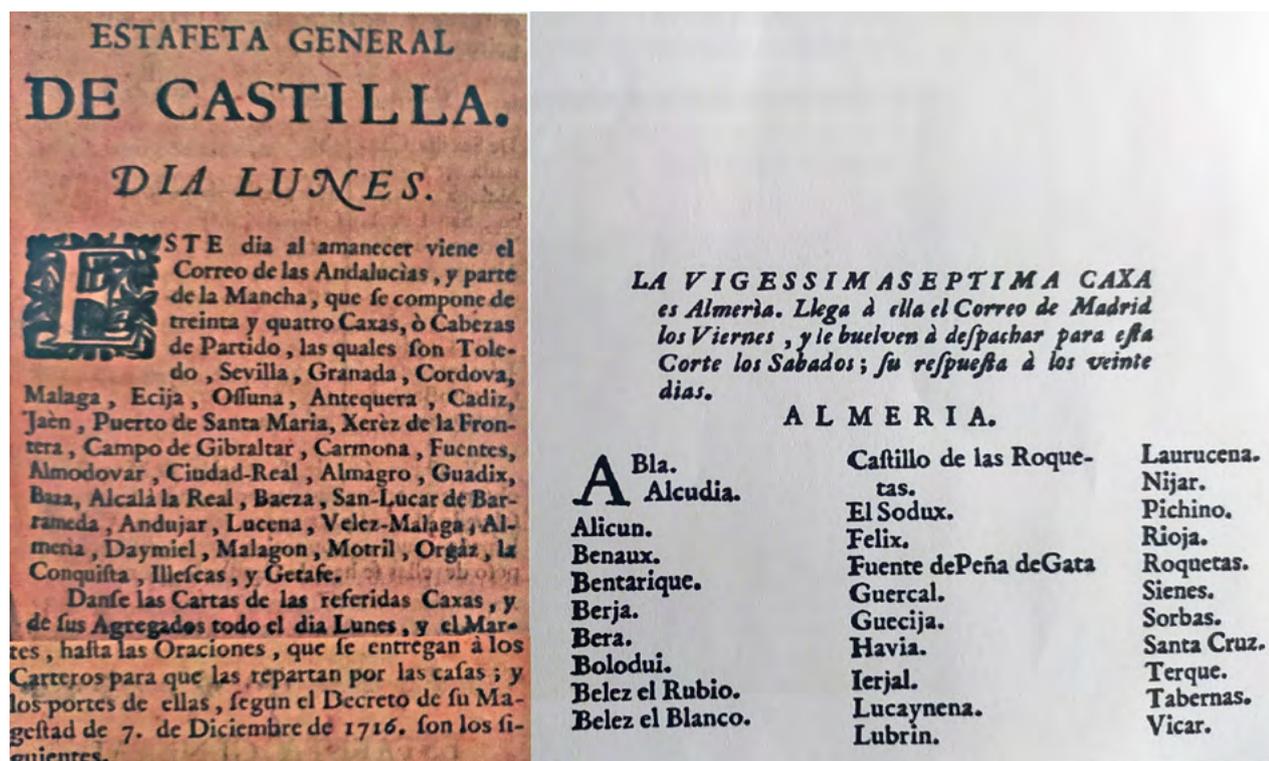


Ilustración 16. Estafeta General de Castilla y localidades pertenecientes a la caja de Almería. Fuente Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia Postal

El número de caxas principales referenciadas en esta obra es de ciento cincuenta y ocho oficios, las cuales tuvieron que disponer de marcas de origen. Existe una expedición a cada destino.

Almería se encuadra dentro de la Estafeta General de Castilla. Esta se subdivide en treinta y cuatro caxas o Cabezas de Partido, siendo la nuestra la vigesimoséptima. El término caja es acuñado para indicar los oficios principales de Correos, que se situaban en las localidades más importantes, durante la mayor parte del siglo XVIII no hubo divisiones entre ellas. La correspondencia sale el sábado y se recibe los viernes.

Existe una curiosidad en el último párrafo de la caxas de la Estafeta general de Castilla, donde se indica:

*Danse las Cartas a las referidas Caxas, y de sus Agregados todo el Lunes, y Martes, hasta las oraciones, que se entregan a los Carteros para que las repartan por las casas; y los portes de ellas, según el Decreto de 1716, son los siguientes...<sup>78</sup>, procediendo a detallar los importes a cobrar según estas tarifas.*

Con esta mención Blas de Arce da cierta «oficialidad» a las personas que realizaban funciones de reparto de la correspondencia, no olvidemos que la aprobación y reglamentación de sus tareas no se efectuará hasta veinte años después. Sorprende que se indique que las entregaban por las tarifas de 1716, lo que significaba que no cobrarían nada por

78 Ibid., 1-2.

su trabajo, al menos de manera oficial, por lo que se entiende que serían los destinatarios los que les gratificarían por su servicio de forma voluntaria.

Esta no es la primera vez que por escrito se hace referencia a los carteros. En los Anales de Correos ya vimos como en el Oficio del Castilla, en 1718, aparece por primera vez la figura de Cartero Mayor, asignando dicho puesto a Pedro Gutiérrez. Así mismo, en las instrucciones que se le dan a Francisco Antonio Pérez de Arce, director de la Posta de España en la Corte de Roma de 1731<sup>79</sup>, se determina que cada semana se debían efectuar dos listas, una con los envíos recibidos y otra con las atrasadas. Esto se realizaría hasta el último día de cada mes, en las que se hacían listas generales de las atrasadas. Para conseguir entregar el mayor número de ellas se determina que en medio de la semana, las no retiradas, se le daban a un cartero que las repartía por las casas, dándoles un dieciocho por ciento de su importe. Las que no se entregaban se devolvían al oficio por orden alfabético, para que se pusieran de nuevo a disposición de los destinatarios. En este caso llama la atención como queda definido el importe que cobraría por su trabajo el cartero.

El 7 de agosto de 1743 nos encontramos otra instrucción<sup>80</sup> en la cual, además de nombrar a Blas Alonso de Arce como Administrador Interventor con un sueldo de once mil reales de vellón, se le asignan una serie de obligaciones que ha de supervisar que cumplan las estafetas y entre ellas se especifica la siguiente:

*(...) a de hacer se quenten las cartas sobradas que se entregan al Cartero maior, y las que este volviere en la misma conformidad de las cuales inmediatamente se hara una lista de ellas, que salga todos los días de la semana al público, y luego se estancaran en el ofizio en el que ha de haver un Libro donde se le lleve la quenta de Cargo y Data pasando relación mensual a la Contaduría de estafetas para venir en conocimiento de lo que produze este ramo y el importe liquido lo entregue al referido Cartero mayor en la Tessoreria de esta renta<sup>81</sup>.*

Esta instrucción se completa indicando que:

*(...) asta el toque de la Orazion no han de quitar las listas ni zerrar las ventanas del Despacho y a esta ora Contaran las Cartas sobradas y hazerle cargo al Cartero maior, y si alguna cosa de esto faltare de vera dar quenta...<sup>82</sup>.*

Por lo tanto, podemos dar por hecho que existía la figura de Cartero Mayor, contratada por la Renta Real, el cual podría realizar las funciones de reparto o ser el responsable de las personas que lo hiciera, carteros, y que dicha referencia se remonta al primer nombramiento de un Cartero Mayor en 1718.

---

79 *Instrucciones que ha de observar D. Francisco Antonio Perez de Arce, director nombrado por S.M. de la Posta de España en la Corte de Roma-A.G.C. Correos. 1ª Sección-legajo 20. Sevilla 5 de enero de 1731. El Marques de la Paz. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, p 118.*

80 *Reglamento que establece en el oficio de correo mayor de Castilla de esta Corte para de... con distinción de las personas que han de servir en el, los sueldos que han de gozar y destino que han de tener. A.S. secretaria de Hacienda, Legajo 455. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, pp 134-135.*

81 *Ibid.*, 134.

82 *Ibid.*, 135.



Carta 1. Carta fechada en Tíjola, con la marca de Baza, de 2 de junio de 1734 y dirigida a Astorga (por Baza-Granada-Madrid). Imagen de difusión pública. Fuente web Sociedad Filatélica y Numismática Granadina

La asignación que se efectúa en el libro sobre el resto de nuestras localidades es la siguiente:

– **Granada.** Pertenciente a la tercera caja. Llega a ella el correo de Madrid el domingo inmediato y le vuelven a despachar para la Corte el martes siguiente. Su respuesta en quince días. De ella dependen las localidades de: Adra, Alcolea, Berja, Bayárcal, Bayres, Canjáyar, Dalías, Fiñana, Fondón, Lauxar, Padules y Verja.

– **Baza.** Vigésima caja. Llega a ella el correo de Madrid los sábados y le vuelven a despachar para la Corte los domingos. Su respuesta en veintiún días. De ella dependen las localidades de: Arboleos, Antas, Belefique, Bédar, Bayarque, Cóbdar, Fines, Huércar de Obera, Lúcar, Líjar, María, Olula, Oria, Purchena, Partaloba, Somontín, Serón, Sierro, Tíxola, Tahal, Turre y Zurgena.

– **Murcia.** Caja diecinueve. Llega a ella el correo de Madrid el martes y le vuelven a despachar para la Corte el miércoles. Respuesta en ocho días. De ella dependen las siguientes localidades de: Chirivel, Vélez-Rubio y Vélez-Blanco.

– **Lorca.** Caja vigesimoctava. Llega a ella el correo de Madrid el viernes y le vuelve a despachar para esta Corte el lunes, respuesta quince días. Dependen Albox, Cuebas y Vera.

Si observamos la relación de localidades que pertenecían a cada una de las caxas podemos ver que no están distribuidas por su partido judicial, e incluso son asignadas a Murcia o Lorca, por lo tanto, se trata de una organización basada en criterios postales.

Se conservan muy pocos envíos de esta época, en la imagen podemos ver un ejemplo de una carta remitida desde Tíjola a Astorga, en la cual se estampa el sello de su caja, Baza, para continuar su viaje hacia Madrid y desde allí a Astorga. La fecha y el origen se especifica en el interior de la carta.

Entre las características que tenían este tipo de cartas vamos a destacar las de sus dimensiones. Estas podían variar, pero las más habituales estaban delimitadas porque no se usaban sobres para su remisión, era la hoja la que se doblaba al confeccionarlo. Esos dobles determinarían sus dimensiones, siendo las más usuales en las cartas sencillas las de seis a siete centímetros de alto por unos diez a doce de ancho. De todos modos, no existía una normativa que las determinara y hay muchos ejemplos de otras dimensiones.



Carta 2. Como se efectuaba el plegado de una carta. Colección y elaboración propia

Para conseguir convertir la carta en un sobre que nos permitirá remitirla con las garantías del secreto de la correspondencia y consignar la dirección se podía realizar de diferentes maneras, para tener una idea de cómo se hacía, vamos a ver una de ellas. Se escribía primero el texto, a continuación, en el lado opuesto y en el centro del pliego, se consignaba la dirección del envío. El remitente se escribía en el ángulo superior derecho. Se plegaba un lado hacia atrás, lo mismo con el opuesto, de esta manera queda la dirección en el centro, a continuación, se plegaba la solapa superior y por último la inferior.

En relación con la caja de Almería es gestionada por la Renta de Estafetas y Postas en régimen de arrendamiento. En un estudio realizado del valor que produce la renta desde enero de 1738 hasta diciembre de 1742<sup>83</sup> ascendía a la cantidad de 6757 reales con doce maravedíes. Otras caxas como Baza su renta era cuatro mil, la de Murcia, Cartagena, Lorca y Caravaca son 58544 o la de Guadix y Andújar 8620.

83 *Relación del Valor que produce la Renta General de Estafetas y Postas de dentro y fuera de España, arreglado a los que a tenido en los cinco antecedentes desde 1º de Henero de 1738, hasta fin de Dziembre de 1742. Y de las cantidades que en cada uno se deben satisfacer de su producto a las consignaciones, cargas de Justicia que tiene sobre si, por recompensa de los oficios que se incorporaron a la Corona, salarios y Gastos de Adm. On que en virtud de Reales cédulas, y ordenes está mandado satisfacer: Del Gasto de Correos extraordinarios del Real servicio, según el causado en los cinco años hasta fin de el de 1741. Y de otras asignaciones que en consecuencia devarias ordenes, se pagan, como de las que se libran con Cartas de pago de Thesoreria Gral., de que se haze entrada por salida, que con distinción es como se sigue. A. de S. Sría. De Hacienda. Legajo 455. 29 de mayo de 1743. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, p 139.*

A continuación, podemos ver una tabla con las estafetas arrendadas y los importes que abonaban. Almería se encuentra en la zona intermedia.

Además, se detallan las administraciones existentes en ese momento y sus importes: Oficio de Castilla Madrid (375116), Oficio de Italia en Madrid (327978), Oficio del Parte (5141), Salamanca (57900), Plasencia (12606), Cataluña (226090), Mallorca (10177), Génova (119449), Roma (153622) y Portugal (248783).

Relación de Estafetas arrendadas ordenadas en relación a las que pagan desde el 1 de enero de 1738 a 31 de diciembre de 1742

1	Sevilla, Córdoba, Granada y Málaga	475 514	29	Antequera	16 546	57	Baza	4 000
2	Cádiz	249 043	30	Aguilar, Campoó, Reynosa y Santander	14 930	58	Orgaz	3 907
3	Valencia y San Clemente	241 199	31	Zamora	12 969	59	Ita	3 644
4	Aragón	219 436	32	León	12 000	60	Ciudad Real y Almodovar	3 570
5	Galicia	144 819	33	Logroño	11 530	61	Motril	3 334
6	Bilbao	98 136	34	Cuenca	11 207	62	Tarancón	3 300
7	Valladolid	92 884	35	Laredo y Orduña	10 614	63	Huete	3 000
8	Navarra	80 111	36	Villanueva de los Infantes, Pinto, Valdemoro y Ciempozuelos	10 550	64	Novés	2 835
9	Toledo y Estafetilla de Madrid	64 205	37	Medina de Rioseco	10 500	65	Aranda de Duero	2 724
10	Puerto de Santa María	62 442	38	Jerez de los Caballeros y Zafra	10 261	66	Carrión	2 519
11	Murcia, Cartagena, Lorca y Caravaca	58 524	39	Medina del Campo	9 700	67	Peñañiel	2 400
12	Jaén, Úbeda y Baeza	41 190	40	Villarrobledo, Alcaraz y Ocaña	9 084	68	Burgo de Osma	2 300
13	Burgos	37 418	41	Oran	9 045	69	Balmaseda	2 018
14	San Sebastián	33 400	42	trujillo	9 000	70	Aro	2 000
15	Jerez de la Frontera	27 042	43	Guadalajara	8 808	71	Oropesa	1 850
16	Mérida, Cáceres y Alcantara	26 855	44	Guadix y Andujar	8 620	72	Santo Domingo de la Calzada	1 800
17	Segovia	26 325	45	Sigüenza	8 028	73	Tordesillas	1 668
18	Alcalá de Henares	26 225	46	Fuentes	6 988	74	Miranda del Ebro	1 455
19	Vitoria	25 750	47	Almería	6 657	75	Medina de Pomar	1 358
20	Oviedo y Asturias	22 831	48	Talavera	6 600	76	Pastrana	1 248
21	Écija	21 887	49	Toro	6 600	77	Olmedo	1 000
22	San Lucar de Barrameda	20 569	50	Almagro	6 405	78	Alcaudete	945
23	Osuna y Ronda	19 881	51	Llerena	6 345	79	Cuellar	900
24	Ceuta y Campo de Gibraltar	19 139	52	Carmona	6 000	80	Daimiel	820
25	Badajoz	18 710	53	Arevalo	5 809	81	Tordelaguna	706
26	Palencia	17 662	54	Vélez-Málaga	4 573	82	Bribiesca	523
27	Soria, Agreda y Almazan	16 739	55	San Vicente y Santillana	4 458	83	Malagón	300
28	Ávila	16 589	56	Nagera	4 387	84	Chinchón y Colmenar	120

Ilustración 17. Relación de las Estafetas existentes en 1743 ordenadas por el valor que producían a la Renta General de Estafetas. Anales de Correos. Fuente AFINET. Ágora de Filatelia en Internet. Elaboración propia

## Las Ordenanzas Reales de 1743. La organización interna del Correo Mayor de Castilla

El 19 de noviembre 1743 se aprueban unas Ordenanzas Reales<sup>84</sup> gracias a las cuales vamos a conocer, por primera vez, como se organizaba un Oficio de Correos a nivel interno, en este caso el del Correo Mayor de Castilla, y que serviría de referencia para las del resto de estafetas.

La jefatura recae en la figura del Oficial Mayor, quien se convierte en su responsable por encima del resto de los oficiales de número<sup>85</sup> y oficiales entretenidos. Para el control de las finanzas se nombra un Tesorero Mayor, además, se disponía de un mozo.

En cuanto a la forma de prestar el servicio por parte del personal, se va a cambiar el sistema de trabajo, por el cual era el mozo el que tenía que ir a la casa de los oficiales a llamarlos, asignándoles un horario.

A partir de estas ordenanzas existirán dos jornadas laborales; una que comenzaría desde primero de mayo hasta finales de septiembre, cuya entrada era a las seis de la mañana y finalizaba a las una del día y por las tardes de cinco a diez de la noche. El otro empezaría a primeros de octubre para terminar a finales de abril, por la mañana de las siete y media hasta las una, volviendo a entrar a las tres y finalizando a las diez de la noche.

Para que el oficio estuviese atendido el resto de las horas, se determina que desde las una hasta las cinco en verano y de la una a las tres en invierno se realicen guardias por turnos, ya sea por semanas o días, con un oficial de número y un oficial entretenido. Dispondría de las doce a la una para comer.

Tan estrictos eran estos horarios que en caso de que cayera un día festivo durante la semana laboral, podrían ausentarse una hora para asistir a misa y según la organización que determinara el Oficial Mayor.

En relación con el mozo tenía que vivir y dormir en el oficio, siendo responsable de todo lo que pudiera ocurrir desde la diez de la noche hasta las seis de la mañana en verano o siete y media en invierno, para ello disponía de una habitación. Si se producía alguna novedad urgente

---

84 *Ordenanzas que el Rey manda observar para desde primero de diciembre de este año, en los Oficios de Correo Mayor, de Castilla, y Italia, en Madrid, 19 de noviembre de 1743.* DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, p 148.

85 Los oficiales se numeraban según sus responsabilidades, oficial primero, segundo, tercero...

durante este horario, lo tenía que poner en conocimiento inmediato del Oficial Mayor. Así se garantizaba que en ningún momento no hubiese personal en los oficios de Correos.

Para las salidas de los correos desde la doce de la noche, se determina que ya no sean el mozo y el conductor los encargados de organizar los pliegos y cerrar las valijas, asignándole esta tarea a un oficial y un entretenido mediante turnos de guardia. A cambio de las cuales se les podría compensar con la no asistencia a la mañana siguiente.

La preparación de la correspondencia para su entrega se efectuaba así: una vez llegaban los correos, serían el Oficial Mayor y el Tesorero Administrador los encargados de la apertura de las valijas y paquetes para proceder a su separación. Los envíos recibidos se agrupaban en: paquetes de pliego, cartas dobles, cartas de pliego y las de medio pliego, consignando los portes correspondientes según las tarifas. Para finalizar, se contaban los envíos de cada monto y se hacía el asiento en los libros correspondientes.

El paso siguiente era separarlas, las primeras que se trabajaban eran los pliegos y cartas francas, con franquicia. Estas se volvían a anotar en el libro correspondiente para conocer el importe que representaban cada una de ellas y los destinatarios de estas.

Una vez preparadas, se enviaba al mozo a entregarlas, utilizando una bolsa bajo llave, para evitar que se pudiera perder ninguna.

La siguiente correspondencia que se preparaba era la de los apartados. Se trataba de separar las cartas para clientes que habían abonado, por adelantado unas propinas, de acuerdo con el volumen de correspondencia que solían recibir. Estos clientes podían ser particulares, comerciantes, banqueros, etc. Para su control se cumplimentaba un libro con los nombres de cada cliente y los importes que se iban abonando. En las ordenanzas se determina que esta labor la realizarían el Oficial Mayor y el Tesorero Administrador.

A continuación, se procedía a la preparación de los certificados que también se detallaban en un libro y que serían guardadas en una alacena con dos llaves.

El resto de la correspondencia se organizaba entre sus oficiales, encargados de elaborar las listas (asignándoselas a los de mejor letra), entregarlas y cobrarlas.

La contabilidad que se llevaba de forma diaria era la siguiente: a la hora de retirarse el Oficial Mayor a comer se recogía todo lo cobrado por la mañana guardándose en el arca, dejando dinero para los cambios de la tarde. Por la noche se juntaban los importes de los dos turnos, realizando la contabilidad del día, desglosándolos por productos.

Algunos destinatarios utilizaban a los denominados «carteros» para que les recogieran su correspondencia. Según las ordenanzas, estos eran personas ociosas que con maña se habían familiarizado para poder entrar en los oficios y retirar las cartas encargadas. Esto generaba un perjuicio al ramo de los apartados, por esta razón se les prohíbe la entrada a los mismos y que conocieran las listas con antelación. Con ello, la única ventaja que podían obtener las personas que les habían encargado retirar su correspondencia fuese no tener que ir ellos a hacerlo.

El interés por recibir cuanto antes la correspondencia residía en que así se conocían

por anticipado los contenidos de las cartas y se disponía de más tiempo para responderlas y cursarlas en los siguientes correos.

Con esta medida también se pretende evitar la presencia de personas externas que lo único que pueden hacer es distraer y molestar a los que trabajan en él.

Al finalizar el despacho y distribución de las cartas al público de cada correo, el Oficial Mayor y Tesorero contaban las sobrantes<sup>86</sup>, anotándolas de forma individual en un libro para entregárselas al Cartero Mayor. Este organizaba con presteza la distribución por cuarteles, con carteros de su confianza y seguridad, garantizando que se entreguen lo más rápido posible. Por lo tanto, estos «carteros» si se aceptaban en los oficios de Correos, al ser seleccionados por el Cartero Mayor y asumir la responsabilidad de su trabajo.

Cada final de mes el Cartero Mayor liquidaba la cuantía de las entregadas y a devolver al Oficio las que no había sido posible para que se le reintegraran sus importes. Con ellas, el Oficial Mayor realizará nuevas listas por orden alfabético, que se colocaban al público todos los días de la semana, habilitando una caja cerrada con dos llaves para que se depositaran los importes procedentes de la entrega de estas.

*Que si dicho Cartero Mayor para el día quince de cada mes no haviere presentado en la Contaduría la Relación jurada del producto del mes antecedente, y de positadole en Arcas, se le suspenderá su sueldo por todo el tiempo que tarde en ejecutarlo<sup>87</sup>.* Se trataba, pues, de personal dependiente y pagado por la Corona, como hemos visto desde el comienzo de su primer nombramiento en 1718.

Las cartas no entregadas después de todas estas actuaciones se custodiaban y al principio de cada año se procedía a su apertura, conservando las que su contenido era importante, por si se podían reclamar por el remitente o destinatario y el resto se destruían quemándolas.

Ya en esta época existía el extraordinario de Navidad que se le da al personal en compensación de no comer en sus casas.

*Con motivo del gran concurso, y no poder ir a comer a sus casas, sea de tres mil reales, pero se excluye la adehala<sup>88</sup>, que con semejante pretexto daba el cartero Mayor a sus distribuidores, porque estos no tienen precisión que les impida a ir a comer a sus casas<sup>89</sup>.*

Para que los usuarios del servicio conocieran las tarifas que se les iban a aplicar, estas se colocaban en las puertas de los oficios de Correos.

Una de las instrucciones más interesantes que aparece en estas ordenanzas es la que determina:

---

86 Envío postal que no ha sido retirado por su destinatario o autorizado en la Oficina en el plazo establecido.

87 Ibid., 147.

88 Emolumento que se agrega al sueldo de un empleo o cargo. Regalo u obsequio.

89 Ibid., 148.

*Que en todos los sobre escritos<sup>90</sup> de Pliegos, y cartas, por sencillas que sean, se señale, o escriba el porte, que se deba pagar; pues por este medio se escusaran muchas alteraciones voluntarias con los Dependientes del Oficio, sobre semejantes desconfianzas, a menos de que se les pudiese mas valor del marcado sobre cada pliego, o Carta, pues en semejante ocurrencia, se deberá restituir la demasía, y castigar al delinquente<sup>91</sup>.*

Estas serían las primeras marcas de porteo, junto a ellas existían otras de origen, que eran «sellos» que reproducían el nombre de la ciudad que tenía caja y serían las primeras empleadas en el correo. En muchos casos abreviados, dada la costumbre de la época de reducir en la escritura el mayor número de vocablos. Se conocen en formato lineal, ovalado y circulares.

Para las marcas que van a ir apareciendo se ha tomado como referencia el Catálogo de marcas prefilatélicas de Manuel Tizón del 2004<sup>92</sup> y el trabajo realizado por Antonio L. Giménez Morata sobre las marcas prefilatélicas de Almería de 1747 a 1849<sup>93</sup>.

La primera de Almería de la que se tiene constancia es la siguiente.

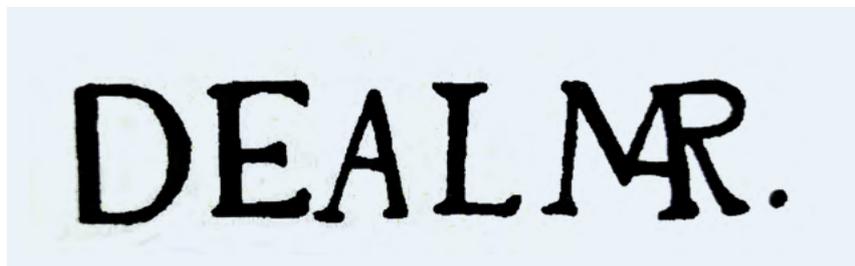


Ilustración 18. Marca utilizada en Almería en 1747. Reproducción manual realizada por M.<sup>a</sup> Dolores Gutiérrez Aparicio

90 Es la inscripción que se pone en la cubierta de las cartas para dirigir las. No será hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XIX cuando se normaliza la utilización del sobre como envoltura y protección de las cartas.

91 Ibid., 148.

92 TIZÓN, M. *Preflatelia Española. Edifil. Madrid. Tomo III: Alicante, Murcia, Mancha, Andalucía, Cádiz, África, Baleares, Canarias, Cuba, Puerto Rico y Filipinas.* 2004. Madrid.

93 Trabajo no publicado.

## Pedro Rodríguez de Campomanes, un referente en la transformación postal. 1755

A partir de 1747 el cargo de Superintendente de la Renta Postal, se anexionó a la Secretaría de Estado, que recaía en ese momento en José Carvajal y Lancaster. Esta adscripción duraría hasta el final del reinado de Fernando VII en el primer tercio del siglo XIX, salvo periodos convulsos como la Guerra de la Independencia o el Trienio Liberal 1820 a 1823. A él le siguieron Ricardo Wall, Conde de Floridablanca, Jerónimo Grimaldi, Conde de Aranda y Manuel Godoy, director general de Correos y Postas

Campomanes, como Asesor de la Renta de Correos y sobre todo como director general de Correos y Postas (1755 a 1760) participó en los principales cambios que se produjeron en Correos, a través de nuevas instrucciones y reglamentos que crearon las bases para el desarrollo de una moderna Administración del Servicio Postal y que culminó con las Ordenanzas de Correos de 23 de julio de 1762.

En 1756 Pedro Rodríguez Campomanes ordena desarrollar, con el fin de determinar con mayor claridad la procedencia de la correspondencia y facilitar su porteo, unas marcas que reproducen el nombre de la demarcación postal en vez del de la caja. Por esta razón comienzan a aparecer marcas que incluyen los nombres regionales: «Murcia», «Andalucía Baja» o «Andalucía Alta» ...Las Demarcaciones Postales (1760-1775) basada en las leyendas de las marcas postales serían diecinueve<sup>94</sup>. Almería sigue incluida en la de «Andalucía Alta» en la que también se encontrarían Baza, Cádiz, Guadix, Málaga, Marchena, Puerto de Santa María, Sanlúcar de Barrameda, San Roque, Sevilla y Vélez Rubio.

A continuación, podemos ver una posible representación gráfica.



Mapa 6.  
Mapa donde  
aparecen  
Andalucía Alta  
y Baja. Fuente  
Fernando  
Alonso García  
y José Manuel  
López Bernal<sup>95</sup>

94 ALONSO GARCÍA, F. Y LOPEZ BERNAL, J. M. *Correo y Cartografía: selección de mapas postales. Periodo Prefilatélico, 1760-1856 (II)*, en la revista ACADEMVS Núm. 4, Madrid, 2002, p 72.

95 ALONSO GARCÍA, F. y LOPEZ BERNAL, J. Op. Cit, p 72.

Hasta 1756 se recibía la correspondencia una vez por semana en las principales poblaciones del reino, generalizándose a partir de 1760 para la mayoría de los pueblos subalternos.

Cuando llegaba a los oficios se procedía a confeccionar una lista con los destinatarios que se colgaba en la oficina. Esta se realizó en un principio por cajas o partidos. Para saber si se disponía de alguna carta se debía consultar las diferentes listas, lo que era muy farragoso.

Campomanes dispuso cambiar el sistema de elaboración de estas confeccionándolas por orden alfabético<sup>96</sup>, lo que facilitaba comprobar si se disponía de alguna carta. También, determinó nombrar otro lector de listas para las cartas atrasadas, adicional al que ya existía para las ordinarias, cuya misión era leerlas en voz alta, evitando que se agolparan los interesados ante ellas y facilitar conocer si disponían de correspondencia a los que no supieran leer.

Este sistema de entrega de las cartas tenía sus inconvenientes, el primero es que el día y hora de llegada del correo se formaban colas alrededor de la oficina para verificar si habían recibido alguna, por esta razón se solían colocar en plazas los oficios de Correos.

El segundo, al no existir ningún documento de acreditación de la identidad, las cartas eran entregadas al primero que las reclamaba. Esto favoreció que determinadas personas recogieran las destinadas a ciudadanos que sabían que si se las llevaban a casa le darían una gratificación. Para evitarlo Campomanes prohibió, bajo pena de diez ducados de multa, que nadie concurriese en los días de correo para sacar carta alguna que no fuese suya.

El último, es que eran muchos los envíos que no se recogían, por lo tanto, no se cobraban sus importes. Para gestionarlas se creó en Madrid el Oficio pequeño, con el título de Cartero Mayor<sup>97</sup> dotado con un administrador, dos escribientes y un mozo, para desarrollar su trabajo se dictaron unas Ordenanzas<sup>98</sup>. Con su creación lo relativo a las cartas sobrantes y atrasadas deja de depender del Administrador del Correo General, pasando esta responsabilidad al nuevo administrador.

Debemos tener en cuenta que el número de cartas era muy pequeño en relación con la población y que pocos ciudadanos las recibían. Además, el precio de las tari-

---

96 *Providencias dadas para cortar los abusos, de varias personas, que acuden a sacar Cartas del Correo, formándose listas por ord. Alfabético. Y otras relativas a asegurar la confianza pública y facilidad en la distribución de las Cartas atrasadas.* A.G.C. Correos. 3ª Sección. Legajo 1481. 7 de febrero de 1756. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, p 173.

97 Hemos visto que esta denominación ya había aparecido en 1718, lo que ahora se hace es regularla. Ya no se trata de una persona que realiza estas funciones, sino un negociado gestionado por un Administrador y cuya misión sigue siendo la de distribuir las cartas atrasadas y no retiradas a domicilio.

98 *Ordenanzas, que deben guardar el Administrador, Escribano, Carteros, y Mozo del Oficio de Cartas-sobrantes de lista de Madrid, llamado Cartero Mayor.* 8 de octubre de 1756. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, p 176.

fas hacía que se remitieran cartas cuyo contenido era muy importante para los destinatarios, pero estos no tenían ningún medio de conocer que se las habían enviado.

Con la constitución de este oficio, la gestión de las cartas sobrantes y atrasadas pasaron a manos del Cartero Mayor, creándose el cuerpo de carteros, el 8 de octubre de 1756, firmando y entregando los doce primeros nombramientos en Madrid, uno por cada cuartel en que se dividió la Corte. La idea era la de repartir las cartas por casa, provistos de sus sacas, la correspondencia atrasada cobrando por su servicio un cuarto por carta, importe que debía ir marcado en el sobrescrito de la misma.

Estos nombramientos no representaron su incorporación como personal retribuido por la Corona, en las ordenanzas se les denominan *carteros particulares*<sup>99</sup>, pero si se les pide que realicen un juramento para que se comprometieran a cumplir fielmente su labor y a cambio gozar del fuero de Correos, *como verdaderos dependientes de la renta*<sup>100</sup>. Uno de los compromisos era garantizar entregar las cartas a quienes les pertenecían. También se exige que supiesen leer y escribir, abriéndoles la posibilidad de incorporarlos a Correos, *siendo hábiles, y de fidelidad sean promovidos a las plazas del mismo oficio, en que se procurará atenderles, para que con esperanza de este premio, se encienda en todos la loable emulación del más exacto cumplimiento*<sup>101</sup>.

Los carteros tendrán que vivir en el barrio o cuartel donde trabajaban y disponer de una lista con todas las calles de su distrito y de los vecinos que habitaban en cada casa. Así mismo, cuidarían de que los envíos se remitiesen con las señas *de la casa, alto y calle, para la más fácil distribución*<sup>102</sup>. Por lo tanto, se toman importantes medidas que garantizaran la entrega del mayor número de envíos.

Se crea un lector de listas de las cartas atrasadas, con las que se confeccionaba una por orden alfabético para volver a ser expuesta. Su trabajo podría ser compatible con el reparto de cartas.

Cuando los destinatarios recogían sus cartas, era frecuente que las leyeran allí mismo, y dada la escasez de información que se tenía de los acontecimientos ocurridos en otros lugares, a menudo se compartía la de carácter general.

Dentro de la correspondencia recibida había cartas llamadas abiertas o públicas, que podrían ser como las que remiten los lectores a diarios y periódicos, cuya misión era que fuesen leídas públicamente al contener información genérica y relevante. Esta relación entre información y correo favoreció que determinados periódicos incorporaran la palabra «correo» en sus cabeceras, por ejemplo, El Correo de Andalucía.

---

99 Ibid., p 177.

100 Ibidem.

101 Ibidem.

102 Ibidem.



Mapa 7.  
Fragmento del  
mapa de Thomas  
López, 1760, en  
el que podemos  
observar nuestra  
provincia.  
Fuente  
Biblioteca Digital  
Real Academia  
de la Historia

## Vélez-Rubio segunda caxa postal de la provincia. 1760

En 1760 se elabora el primer mapa de índole postal por un cartógrafo español, Tomás López<sup>103</sup>. En él se muestran las Carreras Generales del Correo de España, representando las rutas de postas más importantes con una estructura radial que tiene como origen Madrid. Podemos ver las únicas caxas existentes en nuestra provincia en esas fechas: Almería y los Vélez (Mapa 7).

Horacio Pedraza Segura nos indica en relación con la de los Vélez:

*Fue caxa agregada a la Principal de Granada bajo el sello de Andalucía Alta y así aparece como tal, aunque con el nombre de Los Vélez, en el mapa de Tomás López que acompañaba a los Itinerarios de Campomanes. Posiblemente se creó para que en ella se intercambiasen sus correos los conductores de valijas de Murcia y Granada y pudieran volver a sus Administraciones de origen. Hacia finales del siglo XVIII, este intercambio comenzó a realizarse en Las Vertientes, en el límite entre las actuales provincias de Granada y Almería<sup>104</sup>.*

103 LÓPEZ, T: *Mapa de las carreras de Postas de España. Dedicado al Rey N. S. D. Carlos III por mano del Exmo. Sr. D. Ricardo Wall, caballero comendador de la Orden de Santiago, del Consejo de Estado de S. M.C., su primer Secretario de Estado y de Guerra, Superintendente General de Correos, Postas y Estafetas de dentro y fuera de España, etc.* Madrid, 1760.

104 PEDRAZA SEGURA, H. *Reflexiones sobre la falta de marcas de origen del correo central anterior al sello de fechas de Baeza*, publicado en la página web de la Sociedad Filatélica y Numismática Granadina.



Ilustración 19. Comunicación desde Murcia a Granada y comparación con la de Pontón de 1727. Fuente libros Google Play



correspondencia de Murcia directamente, ya que esta caja también les conformaba valija. Lógicamente, la valija de la correspondencia de Almería también se entregaba en Guadix<sup>107</sup>.

En 1761 se publica el «itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del Reyno» de Pedro Rodríguez Campomanes. En el que aparece la comunicación de Murcia a Granada, como posta núm. 12, donde se incluye a los Vélez. Una nota nos indica que esta no es montada y que llevaba el correo ordinario para Murcia y Granada, distante cuarenta leguas. La distancia entre una y otra posta oscila de tres a seis leguas.

Al comparar el número de postas con las detalladas en la guía de Pontón de 1727, podemos ver que estas se han reducido, aumentando sus distancias.

Desaparece la Venta del Marqués (Chirivel) y aparece la de las Vertientes como ya se ha indicado.

En relación con la localidad de Huércal-Overa, gracias a Enrique García, conocemos como se distribuía la correspondencia en 1752.

*El 31 de enero de este mismo año 1752, acuerda el Ayuntamiento también designar una persona que traiga y lleve a Lorca la correspondencia, nombrando a Bartolomé de Mena Ortega, dándole 300 reales anuales del caudal de Propios<sup>108</sup>. Para el reparto y recolección de las cartas, nombra a Juan de Villalba, cobrando cuatro maravedís por cada carta que recoja y otro cuarto por cada una que reparta: que el conductor salga de esta villa todos los domingos a las siete de la mañana, quedando ambos empleados relevados de repartimientos y demás cargas concejiles, cuyo sueldo al conductor se elevó a 360 reales en el año 1758<sup>109</sup>.*

107 PEDRAZA SEGURA, H. A. *Op. Cit.*

108 Son los bienes pertenecientes a un municipio o a una entidad local menor, cuyo aprovechamiento, aun siendo de dominio público, corresponde al común de los vecinos.

109 GARCÍA ASENSIO, E. *Huércal-Overa y su comarca, precedida de un estudio físico-geológico y de la cuenca del río Almanzora y terminado con la descripción política actual.* Murcia. 1909-1910, pp 275 y 276.

## Las ordenanzas de 1762. Organización y categorías laborales de los oficios de Correos

Las Ordenanzas de Correos de 23 de julio de 1762<sup>110</sup>, representaron una importante mejora en la organización de los oficios. En ellas se definen los dos tipos de administradores: los de provincia, que se denominan principales, y los de partido, llamados agregados, por estarlo a la caja principal. Además, hay que tener en cuenta que los administradores podían pertenecer a la Renta o ser «particulares» que la gestionaban mediante arrendamiento.

Sobre el personal necesario en las administraciones y estafetas se detallan los puestos, sus obligaciones y derechos. Cada administración dispondrá del personal adecuado a su volumen de trabajo.

De los administradores podían depender, según las necesidades del servicio:

– **Oficial Mayor Interventor.** En los oficios de alguna consideración se disponía de uno o más oficiales para ayudar a los administradores. El primero de ellos era el Oficial Mayor, se trata de un ayudante y sustituto del administrador. Su función principal era la de contador.

– **Oficial de estafeta.** Si fuese necesario, se podría disponer de más oficiales, a los cuales se les debía estimular a que aprendieran *Geografía de la, provincia, y aun del Reyno, para tener conocimiento de todos los pueblos de él, y poder encaminar sin equivocación los pliegos, y cartas a donde corresponde; pues el extravió no solo impide las prontas respuestas, al público, sino que este atribuye a malicia lo que suele provenir de descuido, o de ignorancia de los Oficiales*<sup>111</sup>.

Se contrataban en los oficios de gran volumen de envíos y servían para despachar y distribuir la correspondencia que iba y venía de ellos, así como ayudar a llevar las cuentas. Eran los encargados de confeccionar las listas de las cartas y de su entrega.

– **Mozo.** Son nombrados por el administrador y su sueldo lo pagaba la Corona. Son una especie de subalterno que hacía de portero, limpiador, encendía las luces o aportaba los utensilios necesarios. De las pocas funciones que tenían en relación con la corresponden-

110 Ordenanza, que manda el Rey observar a los Administradores, Interventores, Oficiales...1762. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, pp 195- 202.

111 Ibid., 200-201.

cia estaban: pesar los pliegos, ayudar a atar o desatar las valijas, cargarlas o descargarlas. También se dedicaba a llevar avisos o papeles. Tenía prohibido realizar a la vez las funciones de cartero y se les daba la posibilidad de que si su trabajo era satisfactorio podían optar a ascensos en la Renta, proporcionados a su capacidad y buen desempeño.

– **Cartero.** Su necesidad se sigue justificando por el hecho de que no se podían despachar todas las cartas por la reja de los oficios, por no acudir sus dueños, cubriendo las necesidades de las personas que no tenían criado o quien fuera a retirarlas.

Se desarrollarán dos tipos de carteros; los primeros trabajaban en las ciudades y pueblos, los denominados «carteros urbanos», los segundos desempeñaban sus funciones en el ámbito rural. Su nombramiento era privativo de los administradores donde iban a servir y podían cesarlos a voluntad. Para que se les despachara el título que les permitía gozar del fuero y preeminencias debían jurar el cargo. En estas ordenanzas se extiende a todos los oficios las instrucciones que se dictaron para crear el Oficio de Cartero Mayor.

Aunque los carteros ya se consideraban como dependientes de la Renta y con fuero de Correos, no fue hasta 1923 cuando se estableció el reglamento de los Carteros Urbanos, denominándose Cuerpos de Auxiliar del Cuerpo de Correos. Sin embargo, no cobrarían de la Hacienda Pública hasta 1931, ya proclamada la Segunda República, y el porte o derecho de entrega que se abonaba por carta quedó reemplazado por un sello de cinco céntimos.

Las cartas se les entregaban bajo fianza para garantizar su cobro. No se les permitía entrar, salvo a recoger las cartas que iban a repartir, recibir el producto de las despachadas y las que les quedaran en existencia.

Para saber que las cartas ya estaban declaradas sobrantes de lista, estas debían entregarse *por los oficios de los Carteros con toda cuenta, y razón, marcándolas por la parte de la oblea con uno de los sellos de ellos, y anotado en los libros el cargo, con distinción de sencilla, dobles, extranjeras... de modo que se sepa de lo que cada uno debe responder; y se les tomará prontamente el producto, sin dexarles atrasar de un día para otro, porque no se hagan insolventes; bien entendido, que los administradores deben ser responsables de todo lo que se entrega a los tales carteros*<sup>112</sup>.

En estas instrucciones también se deja claro que los carteros pueden recoger correspondencia.

*Ningún oficial podrá encargarse por sí de encaminar, o certificar pliegos, ni de recoger las cartas de ningún particular ni de llevárselas a su casa, porque todas se han de despachar en la rexa o por medio de los carteros*<sup>113</sup>.

---

112 Ibid., 202.

113 Ibid., 201.

Su protagonismo dentro de Correos se irá consolidando, entregando cada vez más envíos que los destinatarios les solicitaran que se los llevaran a domicilio, lo que facilitó que se consignara la dirección en los envíos.

Al principio los carteros debían vivir en el distrito donde trabajaban y además conocer y relacionar a todos los vecinos de este, para hacer la entrega de las cartas. Debemos tener en cuenta que hasta que no se rotularon las calles y se numeraron las casas no fue posible enviar las cartas con la dirección completa para su entrega.

Al aumentar el número de envíos que se ponían a reparto se hizo necesario crear una lista de «cartería» con las cartas no entregadas por ser los destinatarios desconocidos, por no ser abonados sus importes o por cualquier otro motivo. Estas se exponían al público durante dos meses antes de pasarlas al archivo.

Muchas ciudades, villas o pueblos, para recibir la correspondencia, daban ayuda de costas a conductores particulares que las llevaban y traían desde la estafeta inmediata. Para controlar esta actividad postal, los administradores particulares, debían avisar de quienes lo hacían a su caja principal, para su control.

Para la recogida de cartas se habilita la posibilidad de que en las poblaciones grandes se disponga, en los barrios distantes de las estafetas de Correos, lugares donde se reciba la correspondencia por parte de los carteros distribuidores. Por ello se les habilita una valija cerrada en la cual la depositaban los remitentes y cuya llave estaba en poder del administrador. Por cada carta o pliego entregado, así como, por los recibidos cobrarían un cuarto. Este importe se depositaba en un fondo común del que luego saldría su sueldo.

Una vez desarrollado el personal de las caxas y estafetas se detallan las tareas de los maestros de postas y postillones, los cuales gozaban del fuero de la Renta de Correos, quedando exentos de las cargas concejiles, quintas, levas, y milicias, durante el tiempo que realizan estas funciones.

– **Maestros de postas:** debían ser vecinos honrados que se obligaban a mantener un determinado número de caballos destinados a las carreras. Se nombraban por cuatro años y para ayudarles podían contratar a postillones, pero dos gozarían del fuero de la Renta. Es junto al administrador una figura clave en el desarrollo de la actividad postal. Se les dotaba de una escritura de arrendamiento o contrata.

Los que disponían de una casa arrendada no podían ser desahuciados. Esta actividad era compatible con la de tener mesón, posada u otra granjería, estando obligados a pagar los tributos que les correspondiera por ella.

– **Postillones.** Son los ayudantes de los maestros de postas, se encargaban de cuidar los caballos, acompañar a los que corrían la posta y retornar los caballos de vacío. Deberían tener al menos 18 años para disponer de la robustez necesaria que les permitiera sustituir al correo o conductor de la carrera, en el caso de sufrir algún impedimento.

En estas ordenanzas se pretenden resolver un importante problema de la Renta, como era el no disponer de una información precisa de su estructura en todas las localidades y su funcionamiento. Para solucionarlo se les ordena a los administradores principales cumplimentar un cuaderno en el que se detallaran el número de sus caxas agregadas. En él se especificarían los pueblos que las componían, si la correspondencia circulaba por todos ellos o si se atrasaba en alguna, en cuyo caso debía de especificar la causa y qué medios podía aplicarse para resolverlo.

La información se organizaría por orden alfabético para que fuese fácil encontrar como dirigir las cartas, añadiéndoles la distancia de la caja a cada uno de ellos y la existente de esta a la principal. Estos cuadernos pudieron ser la base documental que se utilizará para la confección de los diccionarios postales.

Son conocidas estas ordenanzas por el nacimiento de uno de los símbolos de Correos, los buzones:

*...abriéndose agujero o reja en todas las Hijuelas, o veredas, por donde se echen las cartas, sin que se puedan recibir a mano, no siendo certificadas o aquellas que no quepan por el agujero<sup>114</sup>.*

Se pretendía que los remitentes confiaran del sitio donde depositaban sus cartas, sabiendo que era un lugar seguro y lo más importante no tener que esperar a que llegara la persona que recogía la correspondencia.

## **Cuando el mal tiempo ayudó a que los carteros fueran una solución. 1765**

En 18 de enero de 1765 se le dirige un escrito al Marqués de Grimaldi<sup>115</sup>, secretario de Estado, donde se le expone de la conveniencia de que las cartas sean repartidas por los carteros de Madrid. La razón de esta decisión se debía a que los correos estaban llegando con mucha irregularidad, algunos de ellos con treinta y cuatro horas de atraso, o incluso no arribaban por las inclemencias del tiempo. Para mitigar el perjuicio que estos retrasos provocaban, se decide que las cartas no se expongan en las listas, sino que se entregaran a los carteros, reservando el trabajo de los oficiales para que prepararan los envíos de los apartados.

Por lo que se indica en el escrito, esta solución no era la primera vez que se tomaba, puesto que en los inviernos antecedentes se hizo lo mismo con algunos correos. Con la

---

114 Ibid., 195.

115 *Al Sr. Marqués de Grimaldi exponiéndole, la conveniente que será distribuir las Cartas en Madrid por medio de Carteros.* - A.G.C.- Correos. Sección 3ª.- Legajo 1502, 18 de enero de 1757, DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I p 213-214.

nueva instrucción la diferencia estaba en que se entregarían a los carteros las cartas de todos los correos ordinarios que viniesen con señas.

Para entender esta decisión debemos recordar que ya existía desde 1756 el Oficio de Cartero Mayor con un administrador, dos escribientes, un mozo y doce carteros. Era un negociado con capacidad para repartir un importante número de cartas.

Las dudas sobre esta decisión radicaban en que no todos los destinatarios querían abonar el cuarto del cartero o preferían ir a recoger su correspondencia a cada uno de los correos. Por lo tanto, se debía respetar la opción de que pudieran retirar sus cartas en los oficios a través del sistema de listas para evitar quejas. Como veremos más adelante, en Almería se producirá tal incidencia cuando el administrador quiso derivar las cartas para que las entregara el cartero. Esta experiencia fue muy positiva, puesto que cada día quedaban menos cartas sobrantes e incluso algunos ciudadanos empezaron a ir al oficio a dejar sus señas para que se las llevaran, lo que redujo aún más las listas de sobrantes.

Carteros o listas era la opción, si se elegían listas era menester esperar a que llegaran todos los correos para confeccionarlas por orden alfabético, lo que podía llevar cuatro horas en un correo regular, ocupándose doce hombres, o si las hacían para cada uno de los correos, debían ir de seis a ocho veces a la oficina.

Sobre la retirada de las cartas detalladas en las listas se exponen las incidencias que generaba este sistema de entrega en Madrid, entre ellas se indica que para retirarlas se solía mandar criados los cuales, aunque supiesen leer, a veces no acertaban a leer los nombres de sus amos y se volvía a su domicilio informando que no había carta para ellos. Cuando al día siguiente la lleva el cartero, este no responsabiliza al criado, sino al personal del oficio, presumiendo que las cartas no habían sido detalladas en la lista, lo que genera desconfianzas y problemas. Por otro lado, otras personas, sobre todo mujeres, se valían de ciertos hombres que llaman lectores de listas y que estos por mirar si tienen cartas les cobran un cuarto por este servicio. Otros iban con el pretexto de ver si tenían correspondencia, pero en realidad a lo que iban era a aprovecharse de la confusión para escudriñar las faltriqueras<sup>116</sup> y robarles, otros para sacar cartas ajenas para interceptarlas, todo esto sin olvidar las equivocaciones involuntarias. Por todo esto, propone aprovechar la ocasión, que había propiciado el mal tiempo, para potenciar el reparto a través de los carteros y reducir así el número a entregar en los oficios.

De esta experiencia se consiguió que la mayoría de las cartas que llevaban dirección fueran repartidas, siempre que así lo solicitaran los destinatarios, además se comprometían en realizar el reparto en el término de tres horas desde la llegada del correo, lo que era un incentivo más para solicitar el reparto de las cartas a domicilio.

Por último, deja entrever que cuantas más cartas fuesen entregadas a los carteros menos listas tendrían que hacerse, lo que representaba que los oficiales podrían destinarse a otras actividades.

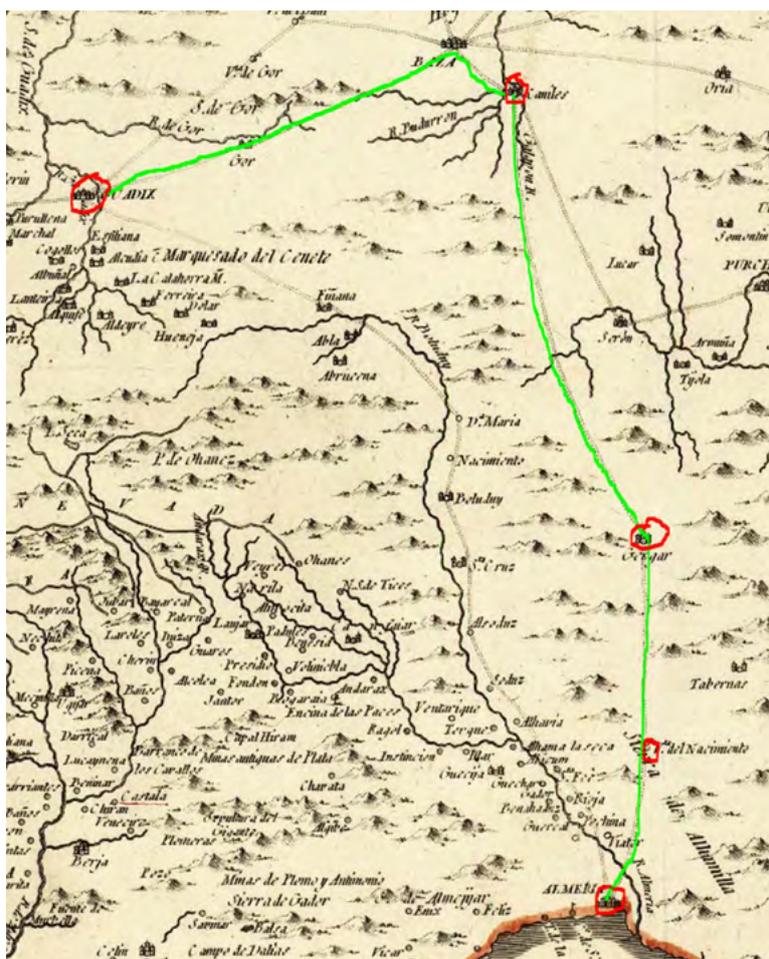
---

116 RAE. Bolsa de tela que se ata a la cintura y se lleva colgando bajo la vestimenta.

**MADRID PARA GUADIX,  
Y ALMERIA Camino de Ruedas.**

Se figuen los caminos  
de Cadiz hasta Baylèn,  
y el de Granada f. 28.  
hasta la Puente de  
Cubillas leguas 65  
Despues à Iznallòz.. 3  
Venta de Darro , , , 3  
74 GUADIX. . . . . 3  
Caniles , , , , , 4  
Gergar . . . . . 4  
Vta. del Nacimiento, 3  
88 ALMERIA. . . . . 3

Para BAZA , Y	HUESCAR basta
Guadix 74	Luego à Guor 3
81 Baza 4	88 Huescar 7.
<hr/>	
Desde Iznallòz 3	los Baños de
Granata	m



Mapa 9. Fragmento del mapa del Reyno de Granada. Tomás López, 1761. Conducción de Madrid para Almería por Guadix. Elaboración propia. Fuente Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia Postal

## Los caminos postales de Almería y sus postas, José Matías Escribano. 1767

La siguiente obra que nos va a facilitar una información más detallada de cómo se distribuía la correspondencia en Almería será el «Itinerario español o Guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España» por José Matías Escribano de 1767.

En esta guía veremos cómo se crean nuevos caminos básicos en el desarrollo postal de nuestra provincia y cuáles fueron las postas elegidas en cada trayecto.

Para que se pueda tener una referencia visual de ellos vamos a utilizar el mapa elaborado por Tomás López en 1761<sup>117</sup> del Reino de Granada para dibujarlas en él.

117 LÓPEZ, T. *Mapa del Reyno de Granada* [Material cartográfico]. Construido sobre las mejores y más modernas memorias. Y dedicado al Exmo. S. D. Sebastián de la Quadra Llarena y Medrano, marqués de Villarias, Cavallero de la R.I Orn. de S. Genaro, y de la de Santiago, del Consejo de S. M. en el supremo de Estado, etc. Madrid, 1761.

Esta información la vamos a completar con los datos que nos proporciona el documento del «Vecindario de Andalucía» a 1745<sup>118</sup>, sobre cada una de las poblaciones almerienses que se emplean en los diferentes caminos como postas.

El primero es el de Madrid para Guadix y Almería, es de ruedas. Las postas almerienses son Gergar y Vta. del Nacimiento (**Mapa 9**).

– **Gérgal**. Se trata de una villa con dos alcaldes pedáneos, pertenece al obispado de Almería y 668 vecinos<sup>119</sup>.

– **Nacimiento**. Es una aldea de Boloduy, con un alcalde pedáneo.

El segundo se dirige hacia Almería a través de Baza, siendo las postas las mismas. Desde este camino sale otro procedente de Baza a Mojácar que pasa por las localidades de Serón, Purchena, río Albánchez, Chercos y río de Agua. Otro que va de Baza a Vélez-Rubio pasando por El Chirivel. Por último, está el de Huéscar que da servicio a Vélez-Blanco (**Mapa 10**).

– **Mojácar**. Es una ciudad realenga con alcalde mayor, obispado de Almería, con 430 vecinos.

– **Serón**. Villa del señorío de este título y del marqués de Villena, que pone un gobernador con dos alcaldes pedáneos, obispado de Almería, y 714 vecinos.

– **Purchena**. Ciudad realenga con alcalde mayor y Ayuntamiento de regidores, obispado de Almería y 348 vecinos.

– **Albánchez**. Villa del señorío del marqués de los Vélez, con dos alcaldes ordinarios, obispado de Almería y 249 vecinos.

– **Chercos**. Su población es de 83 vecinos.

– **Vélez-Rubio**. Villa de señorío de los Vélez, con dos alcaldes ordinarios, obispado de Almería, con vicario y 1666 vecinos.

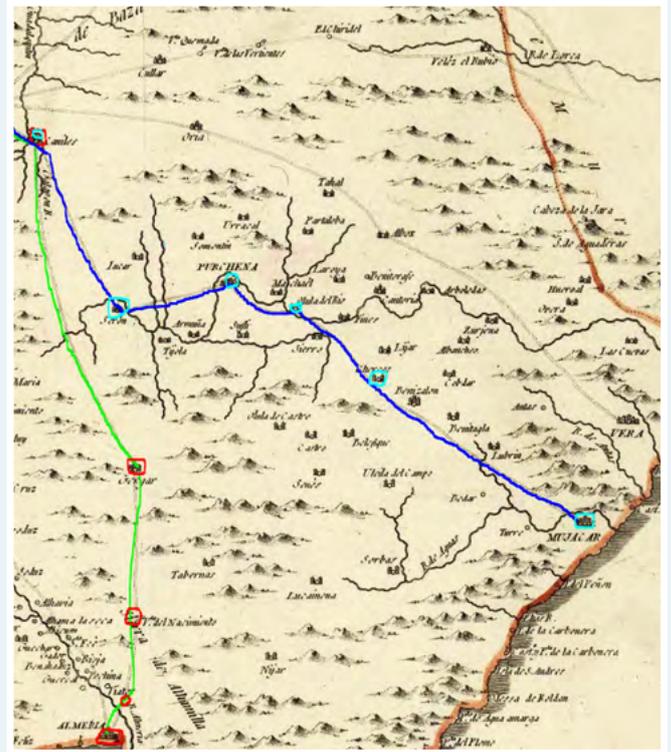
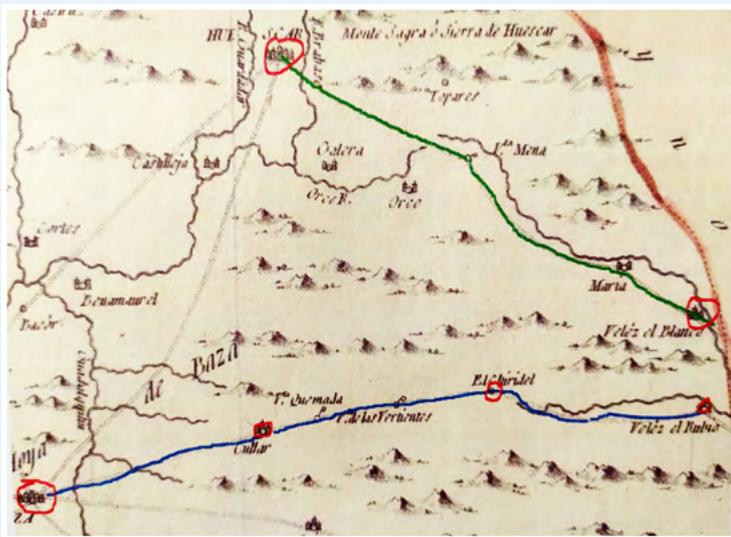
---

118 Este es el título genérico pero, el que aparece en el documento es: *Compendio de las Ciudades, Villas, Lugares, Aldeas y otras Poblaciones situadas en la comprensión, y Distrito de la Real Chancillería de Granada con distinción de los que tocan a las Reales Audiencias de Sevilla y Canarias, y con expresión de sus Vecindarios, Jurisdicciones Eclesiásticas y Seculares, y otras particularidades para el mejor gobierno y dirección de las dependencias, que pertenecen a dicha Chancillería; hecho y firmado de orden de su Real Acuerdo con separación de cada uno de sus cinco Reynos y dos Provincias y los Partidos que corresponden a cada uno se figura en la siguiente plana: Reino de Granada, Sevilla, Córdoba, Jaén, Murcia, Provincia de la Mancha, Provincia de Extremadura, Presidios e islas con el Reyno de Granada y Sevilla*. Biblioteca Nacional.

119 Este término fue una unidad de población utilizada durante el Antiguo Régimen hasta 1768 para realizar los censos por motivos fiscales. Cada vecino es una unidad familiar, contabilizando en esta al cabeza de familia, cónyuge, parientes, etc. Por lo tanto, para conocer el número posible de habitantes hay que realizar una conversión, habitualmente se acepta la transformación de 4 a 5 habitantes por vecino, pero no hay una forma exacta de calcularlo, puesto que va a depender también de las características de las poblaciones de cada zona.

MADRID PARA BAZA, Y ALMERIA.		Hinojares	3	Para Porchena,
Se ha de ir por el camino de Malaga, que es a folio 33. hasta llegar a la Venta de Queda; leguas 25		Zula	2	y Mojicar
27 La Membilla 1		61 BAZA		Hoja Baza 61
Rio Acero Puerto		Rio Guadalquivir Puerto		Casillas de Baza 1
28 La Hermita del Sto. Chirino del Valle de Santa Elena 2		Caniles	7	Rio Bazarin, y Galapas
34 Alcabillas 3		Gregar	1	Serin 3
35 La Jabalín P. 1		Venta del Nacimiento	3	67 Porchena 2
36 Colar 1		Rio de Almeria Puerto	4	Orla del Rio 2
37 La Torre de Juan Abad 1		76 ALMERIA		Rio Almonax P. Circois 2
Rio Guadalquivir				Rio de Aguas
38 Venta Quemada 2 m				76 Mojicar 5
39 Rio Guadalquivir				
40 La Venta nueva m				
41 Sierra Morena, y Puerto de San Estevan				
42 Reyno de Jaén				
43 Villanueva del Arzobispo 3				
44 Rio Guadalquivir Puerto				
45 Sierra Morena				
46 Queda 6				

Mapa 10. Fragmento del mapa del Reyno de Granada. Tomás López, 1761. Conducción Madrid para Baza y Almería. Elaboración propia. Fuente Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia Postal



MADRID PARA UBEDA, GUADIX, Y ALMERIA.	
Se ha de guiar por el dicho camino de Malaga, fol. 33. hasta Valdepeñas; leguas 31	
Torrenueva	2
La Venta quemada	4
La Hermita, y Vta. de los Stos y Puerto de San Estevan	2
Reyno de Jaén	
Vta. de los Arquillos	3
La Puente vieja en el Rio Guadalquivir	1
46 UBEDA	3
Venta de las Guardas	2
Cabrilla	2
La Alamedilla	2
Fenales	3
Benalua	1 m
58 GUADIX	1 m
Fiñana	5
Vta. de Doña Maria	2
Boludui	2
Alcui	2 m
Santa Fè	1 m
73 ALMERIA	2

Mapa 11. Fragmento del mapa del Reyno de Granada. Tomás López, 1761. Conducción para Úbeda, Guadix y Almería. Elaboración propia. Fuente Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia Postal



- **El Chirivel.** Es una cortijada aneja de Vélez-Rubio.
- **Vélez-Blanco.** Villa del señorío del marqués de los Vélez, pone un alcalde mayor que lo es para las dos villas del estado y dos alcaldes ordinarios, obispado de Almería y 860 vecinos.

El tercero pasa por Úbeda y Guadix, en esta ocasión las postas que se utilizan son las de Fiñana, Venta de Doña María, Bolului, Alcuí (podría tratarse de Alicún) y Santa Fe (**Mapa 11**).

- **Fiñana.** Villa realenga, con alcalde mayor, obispado de Granada, 392 vecinos.
- **Doña María.** Arrabal de Abla, realengo, con un alcalde pedáneo, arzobispado de Granada y 38 vecinos.
- **Alicún.** Está incluido dentro de los nueve lugares que pertenecen al señorío del duque de Arcos. Con dos alcaldes pedáneos y regidores que pone el referido duque, pertenece al arzobispado de Granada y 96 vecinos.
- **Santa Fe.** Lugar de realengo, con un alcalde pedáneo que pone Almería, obispado de Almería y 40 vecinos.

El siguiente camino es el de Madrid a Vera a través de Baza (**Mapa 12**).

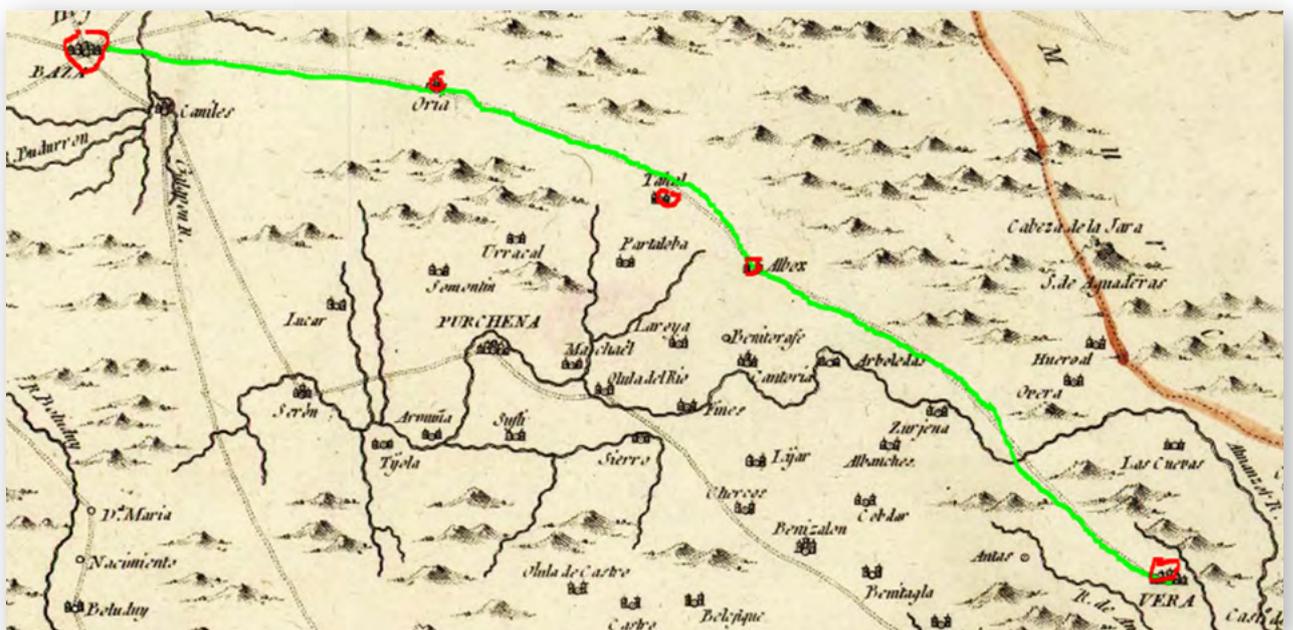
- **Vera.** Es ciudad realenga con un alcalde mayor y Ayuntamiento de regidores, obispado de Almería, dispone de vicario y 1367 vecinos.

Este camino además sirve a las poblaciones de:

- **Oria.** Villa del señorío de los Vélez con dos alcaldes ordinarios, obispado de Almería y 682 vecinos.

Mapa 12. Fragmento del mapa del Reyno de Tomás López, 1761. Conducción Madrid para Vera. Elaboración propia. Fuente Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia Postal

MADRID PARA VERA.	
Se ha de ir por el dicho camino hasta Baza;	
leguas	61
Oria	3
Tahal	2
Albox R. Almazor P.	2
73 VERA	5



64 GRANADA	2	
El Paül	3	Desde Orgiba a
Durcar	m	Torbiscón
Talar	m	A buñol
Veznar	1	80 Adra
Tablate	1	
Lanjarón	1	Desde la Venta
Orgiva	2	de Torbiscón a
Venta de Torbiscón	2	79 Berja
77 Ujijar	2	81 Dalías
	MA	



Mapa 13. Fragmento del mapa del Reyno de Granada. Tomás López, 1761. Camino Madrid para Granada y otras Villas des la Alpujarras. Elaboración propia. Fuente Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia Postal

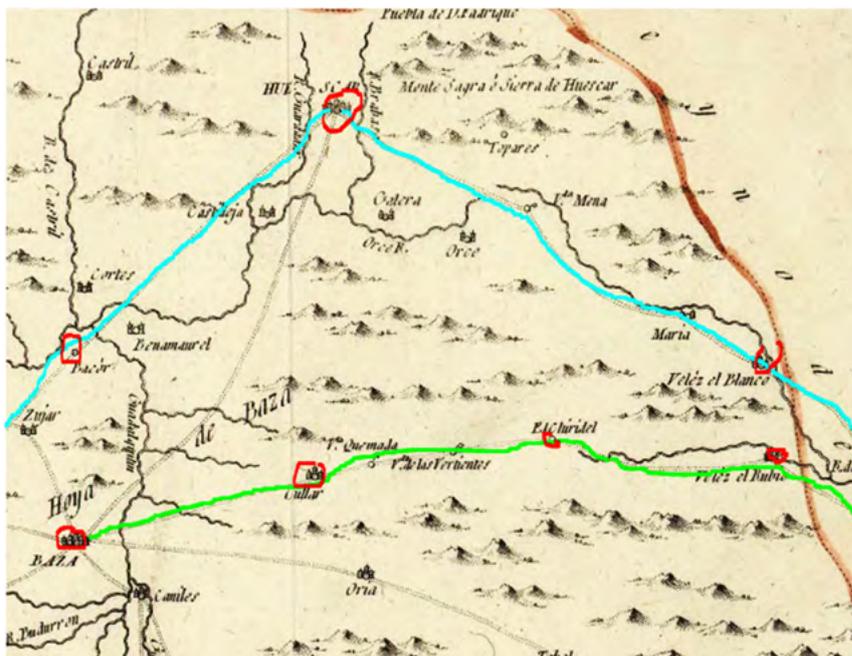
– **Tahal**, que es villa del señorío del marqués de Águila Fuente, con un gobernador y dos alcaldes pedáneos, obispado de Almería y 210 vecinos.

– **Albox**. Villa del señorío de los Vélez con dos alcaldes ordinarios, pertenece al obispado de Almería y 808 vecinos.

Camino de Madrid para Granada y otras Villas de las Alpujarras, que servirá para dar servicio postal desde Órgiva a Adra, ciudad realenga con alcalde mayor y dos pedáneos, perteneciente al obispado de Granada y 675 vecinos.

Desde la venta de Torbizcón se sirve a Berja, villa realenga que tiene alcalde mayor, dos pedáneos y regidores, obispado de Granada con 967 vecinos. Y a Dalías, villa realenga con alcalde mayor y dos alcaldes pedáneos, pertenece al obispado de Granada con 1010 vecinos. (Mapa 13).

El siguiente es el camino de ruedas, de Alicante y Murcia para Granada, con las postas de Vélez-Rubio y Chirivel, que ya no aparece como Venta del Marqués. Por último, el que va de Valencia para Granada, también a ruedas, que pasa por Vélez-Blanco. (Mapa 14)



(123)	
ALICANTE, Y	VALENCIA PARA
MURCIA PARA	GRANADA.
GRANADA.	
Camino de Rueda:	Camino de Rueda:
Elche 4	
Alvatera 5	Se ha de ir por
9 Origuela 2	el Camino de Va-
Reyno de Murcia	lencia para Murcia
13 MURCIA 4	que está à fol. 81
Rio Segura Puente	Hasta Fuente de la
Cantarilla 1	Higuera leguas 14
Lebrilla 3	Luego à Candete 3
Torana 4	Reyno de Murcia
25 Lorca 4	Hiecla 3
Lumbreras 3	Junilla 3
La Venta Nueva 2	Venta del Indio 3
Reyno de Granada:	Rio Segura Puente
Velez el Rubio 3	Calafparra 4
Chiribel 3	Carabaca 4
Cullar de Baza 4	Venta de Sabina 4
44 Baza 4	Velez el Blanco 4
Venta del Baul 3	La Vta. de Mar-
Venta de Guor 1	tin Soriano 4
51 Guadix 3	50 Huescar 4
La Vta. de Darro 3	Bacus 4
Iñaloz 4	Venta del Baül 4
Venta de Dayfón 3	62 Guadix 4
63 GRANADA 2	Venta de Darro 3
	Iñallóz 4
	74 GRANADA 5

Existe una referencia de Enrique García<sup>120</sup> en su historia de la villa de Huércal-Overa en la cual aparece el nombramiento de un administrador de Correos en esta localidad en 1770, según nos indica por exigencias de los servicios públicos. Sin embargo, no podía disponer de administrador, puesto que no existía administración, dentro de los conceptos postales de aquella época se refiriera a un responsable, quizás cartero, que fuera el «encargado» de la recogida y entrega de los envíos.

Mapa 14. Fragmento del mapa del Reyno de Granada. Tomás López, 1761. Camino de Alicante y Murcia para Granada y el de Valencia para Granada. Elaboración propia. Fuente Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia Postal

## Reestructuración de las caxas de Correos, Bernardo Espinalt. 1775

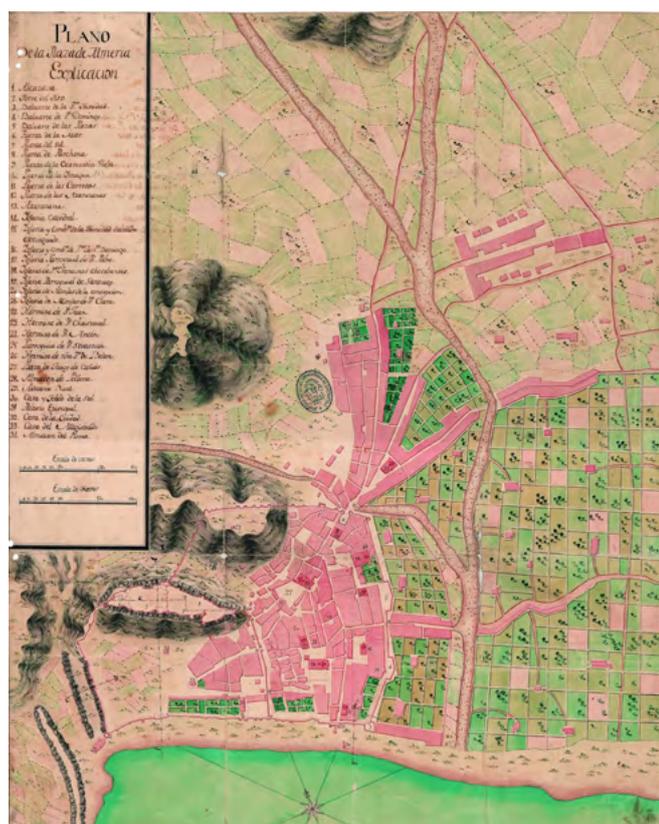
En 1775 se edita la «Dirección General de cartas en forma de Diccionario para escribir a todas las ciudades, Villas...», de Bernardo Espinalt y García. En él se relacionan las ciento cincuenta caxas principales existentes en ese momento. Almería continúa siendo caxa como ciudad Episcopal del Reyno de Granada.

Se detallan todas las ciudades, villas, lugares, aldeas, caseríos, cortijos, despoblados, dehesas, molinos, monasterios, conventos, ventas y santuarios, según indica en su prólogo. Recomendando que como muchos nombres pueden ser comunes en varias provincias, se especifique al principio de los sobrescritos de las cartas la provincia a la que lo remiten, para evitar errores.

120 GARCÍA ASENSIO, E., A Op. Cit, p 276.

Ilustración 20. Días de salida y llegada de la correspondencia a Almería. Fuente Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia Postal

2 349 <i>Dirección General</i>				
<i>Caxas principales del Reyno.</i>	<i>Días en que entra la correspondencia de la Corte à las Caxas del Reyno.</i>	<i>Idem, en los que responden à ella.</i>	<i>Días que tardan las respuestas.</i>	<i>Leguas que hay de la Corte à las Caxas</i>
Almería.....	Miercoles, y Domingos.	Jueves, y Domingos.	. 15..	. 88..



Mapa 15. Plano de la Plaza de Almería. Carlos Masdeu, ca. 1771. Fuente Instituto de Estadística y Cartografía

En relación con las caxas principales del Reyno aparece la de Almería especificando los días en los que sale la correspondencia de Madrid y en los que se devuelve de ella, así como, el tiempo que se tarda para dar una respuesta a una misiva recibida y el número de leguas que nos separaban de Madrid. Hay ya dos conducciones semanales tanto de ida como de vuelta.

Almería, según el repartimiento de única contribución de 1771, disponía de un total de 2081 viviendas<sup>121</sup>. Podemos ver en el plano de Carlos Masdeu ca., del mismo año, su distribución y como estaba estructurada (Mapa 15). En estas fechas las cartas llegaban a las caxas con el nombre con un apellido o referencia que permitiera conocer para quién iban y la localidad correspondiente, recordemos que la mayoría de las cartas eran retiradas en la propia oficina. El reparto a domicilio seguía realizándose a petición de los destinatarios.

La adscripción de las localidades de nuestra provincia se va a distribuir en cuatro caxas por las que van a recibir el correo:

- **Almería.** Abiatar, Alboloduy, Alhama la Seca, Alhavía, Alicún, Benajaduz, Enix, Felix, Fondón, Gádor, Gergál, Huércar, Illar, Instinción, Lubrín, Marchal de Antón López, Nacimiento, Olula de Castro, Pechina, Rágol, Roquetas, Santa Cruz, Sorbas y Tabernas.
- **Granada.** Alcolea, Almócita, Bayárcal, Berja, Canjáyar, Dalías, Laujar, Padules, Paterna de Alpujarras, Santa Fe, Senés y Suflí.
- **Murcia.** Abla, Abrucena, Albanchez, Albox, Armuña, Bacares, Bayarque, Bédar, Benitagla, Benizalón, Cantoria, Chercos, Chirivel, Cóbdar, Fines, Fiñana, Huércal de Obera, Lúcar, María, Oria, Partalao, Purchena (indica ciu-

121 ARCHIVO MUNICIPAL ADELAALCO CER. A.M.AL. Legajo 445. Doc.3.



Mapa 16. Fragmento del mapa de Bernardo Espinalt de 1775. Fuente Biblioteca Digital Hispánica. Biblioteca Nacional de España

ANDALVCIA  
ALTA



Carta 3. Sello de «ANDALVCIA/ALTA» de la caja de Vélez-Rubio usado para marcar una carta circulada a Madrid el 8 de abril de 1775. En la carta se puede leer: «AL R (reverendo) Pe (Padre) F e (Fray ó Fraile) Antonio López gde Ds No Sr ms as (guarda de Dios Nuestro Señor muchos años). Sor Jdo Rte (Señor Jubilado Regente) de estudios del Colegio de la Purísima Concepción de la Ciudad de Murcia = Reside en el Convto (Convento) de Sn Francisco casa grande = de Madrid». Porte manuscrito de 5 cuartos. Reproducción manual de la marca realizada por María Dolores Gutiérrez Aparicio. Fuente de la carta Horario Pedraza Segura

dad del Reyno de Granada), Serón, Sierra, Somontín, Turre, Vélez-Blanco, Vélez-Rubio, Zurgena, Urrácal, Machael y María.

– **Lorca.** Antas, Huércal-Vera, Mojácar, Pulpí, Cuebas de Vera y Vera (indica ciudad del Reyno de Granada).

Espinalt y García también publica el «Mapa de España dividido en todos sus Reynos, Provincias y Principados, en donde está exactamente observadas todas las rutas de Postas y caxas de Correos»<sup>122</sup>. En él aparecen dentro de la Carrera de Madrid a Cádiz, en la línea de Andújar a Murcia y dentro de esta las que van: de Lorca a Purchena posta no montada, la de Purchena a Almería posta no montada, a Vera posta no montada y a Mojácar posta no montada (Mapa 16).

Se ha localizado la imagen de una carta de 1775 procedente de Vélez-Rubio con destino a Madrid. En ella aparece una impronta de «Andalucía Alta» que ha sido catalogada recientemente.

122 ESPINATL Y GARCIA, B. Mapa de España, Dedicado al Serenissimo Señor Don Luis Antonio Jayme de Borbon, Infante de España: dividido en todos sus Reynos, Provincias y Principados en donde están exactamente observadas todas las rutas de Postas y Caxas de Correo / por Dn. Bernardo Espinalt y García, Oficial del Correo General de esta Corte quien lo delineó; Gravada por Juan Minguet. Madrid, 1775.

Mapa 17. Mapa en el que aparecen las demarcaciones postales de «Andalucía Baxa», con el número 25 y Murcia con el número 21. Elaboración propia



## Reglamento 6 de agosto de 1779. Administraciones principales, agregadas y del quince por ciento

En el Reglamento 6 de agosto de 1779<sup>123</sup>, con el fin de organizar los intercambios epistolares, se establecieron 352 cajas de Correos en la Península, Baleares, África y Orán. Estas cajas se agruparon en veintinueve demarcaciones, a cada una de las cuales se le atribuyó un sello especial para su diferenciación:

Castilla la Nueva y Madrid, Alcarria, Cuenca, Mancha Alta, Castilla la Vieja, Soria, Mancha Baja, Burgos, Extremadura Alta, Extremadura Baxa, Aragón y su Reino, León, Rioja, Alicante, Murcia, Montañas Santander, Andalucía Alta, Navarra, Vitoria, Galicia, Asturias, Vizcaya, Cataluña y su Principado, Andalucía Baxa, Cádiz, África, Oran y Mallorca.

La designación de las demarcaciones no respondió a reglas geográficas; al contrario, las oficinas o cajas se agruparon sobre las líneas principales de comunicación y sobre sus ramificaciones las subalternas.

Granada y, por lo tanto, Almería pasan a la demarcación de «Andalucía Baxa».

En el mapa (**Mapa 17**) podemos ver las dos demarcaciones postales que nos afectan: la número 25 Andalucía Baxa y la 21 Murcia.

Con esta disposición de las cajas, que desde entonces se denominarían administraciones, se crearon nuevas zonas o demarcaciones a las existentes en 1756, así cambiarán los cuños de origen y verán la luz marcas en las que se indicará la procedencia de la correspondencia de acuerdo con las zonas referenciadas en las tarifas. Las administraciones quedarán clasificadas en principales, agregadas de sueldo fijo y de quince por ciento.

Almería pasa como agregada de Granada dentro de Andalucía Baxa. Las localidades de Vera y Vélez Rubio lo son de la administración de Murcia.

123 Reglamento para la cobranza de los portes de Cartas, pliegos y paquetes señalados con el sello de Castilla la Nueva y Madrid. - A.G.C.- Correos- 1ª Sección. - Legajo 90. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, p 222.



Carta 4. Carta de 1829 de Vélez Rubio a Madrid. Porteo 2 R. Carta de Vera a Barcelona de fecha 18 de septiembre de 1829, con porteo 9 cuartos de llegada. Fuente Numismática y Filatelia extremeña S.L



A  
ANDALUCIA  
BAXA

ALM.  
AND. BAXA.

Ilustración 21. Marcas prefilatélicas «A ANDALUCIA BAXA» y «ALM. AND. BAXA». Reproducción manual realizada por María Dolores Gutiérrez Aparicio

Desde entonces, Almería capital comienza a utilizar las marcas «A ANDALUCIA BAXA» de 1780 a 1795 y «ALM. AND. BAXA» en 1788, ambas rojas.

Dentro del sello de «Andalucía Baja» junto a Almería se encontraban Alcalá de Guadaíra, Alcalá la Real, Algeciras, Antequera, Ayamonte, Baza, Cantillana, Carmona, Cartaya, Coín, Écija, Gibraleón, Granada, Guadix, Huelva, Lebrija, Lepe, Luisiana, Málaga, Marchena, Marbella, Morón, Niebla, Osuna, Palma del Río, Ronda, San Lúcar la Mayor, San Roque, Trigueros, Vélez Málaga, Utrera y Ugíjar.

En el sello de «Murcia» se incluían las estafetas de Alhama, Almansa, Ayora, Cartagena, Cieza, Elche, Hellín, Jorquera, Lorca, Mahora, Montealegre, Mula, Murcia, Orihuela, Totana, Tobarra, Yecla, Vélez-Rubio y Vera.

En cuanto a las localidades dependientes de Murcia tenemos constancia de las marcas que se utilizó en Vélez-Rubio desde 1799 a 1843 y de Vera de 1793 a 1842 en rojo.

Sin embargo, en el «atlas geográfico de correos, postas y estafetas de la península de España»<sup>124</sup> de Francisco de Ita y Juan Victoriano Xareño de 1789-1790 aparecen Almería y Tíjola como estafeta subalterna de Granada y Vélez-Rubio y Vera de Murcia.

B<sup>z</sup>  
MURCIA

V  
MURCIA

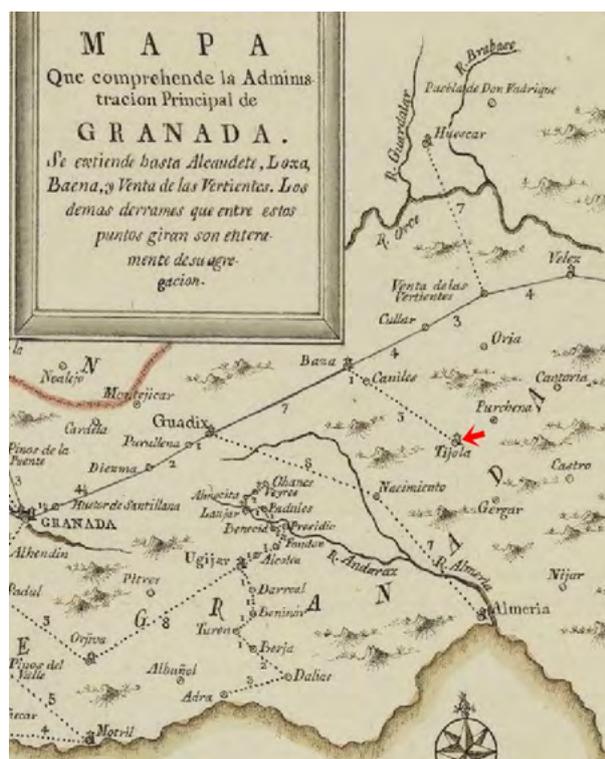
Ilustración 22. Marcas utilizadas en Vélez-Rubio y Vera. Reproducción manual realizada por María Dolores Gutiérrez Aparicio

124 ITA, F, Y XAREÑO V.J. Atlas geográfico de correos, postas, y estafetas de la península de España. Madrid, 1789.

Estafetas subalternas	Principales á que corresponden.	Mapas en que se hallan.
Talavera la Real.....	Badajoz.....	IV.
Tembleque.....	Madrid.....	VI.
Tíjola.....	Granada.....	X.
Tobarra.....	Murcia.....	XIX.
Torreximeno.....	Andújar.....	VIII.
Totana.....	Murcia.....	XIX.
Trigueros.....	Sevilla.....	XIII.
Truxillo.....	Talavera.....	III.

Ilustración 23. Estafeta de Tíjola como subalterna de Granada. Ita, Francisco. Fuente. Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Mapa 18. Fragmento del Mapa de Granada en el que aparecen Almería y Tíjola como agregadas. Ita, Francisco. Fuente. Source gallica.bnf.fr. Bibliothèque nationale de France



Sorprende que se indique como estafeta subalterna de Granada a Tíjola, es el único documento en el que se especifica con tal categoría, tampoco se ha encontrado ningún tipo de marca que se usara en la misma y que permita confirmarlo.

Este mapa (**Mapa 18**) también nos informa de las diferentes rutas existentes en nuestra provincia. Dentro del conjunto cartográfico que muestra la Carrera del Sur, o de Andalucía, se especifican los itinerarios postales que enlazan con dicha carrera. Los que nos afectan a nosotros son:

El de Granada a Vélez, derrame de la ruta Andújar-Granada con una distancia de veintisiete leguas y postas montadas.

El que va de Guadix a Almería, derrame de la ruta Granada-Vélez con quince leguas y postas no montadas.

El de Baza a Tíjola, derrame de la ruta Granada-Vélez con una distancia de seis leguas y postas no montadas.

El último, de Padul a Ugíjar, derrame de la ruta Granada-Motril con una distancia de once leguas, postas no montadas. De él sale otro de Ugíjar a Ohanes, hijuela de esta ruta con ocho leguas, postas no montadas, y otra que va de Ugíjar a Adra, también hijuela de esta ruta con una distancia de nueve leguas, postas no montadas.

En 1779 se modifican de nuevo las tarifas<sup>125</sup> bajo la jefatura postal del secretario de estado Conde de Floridablanca. No serán innovadoras, ya que se inspiran en las de 1716 al mantener como concepto para el abono la distancia y los tres tipos de productos: cartas sencillas, dobles y paquetes (**Ilustración 24**).

125 Reglamento para la cobranza de los portes de Cartas, pliegos y paquetes... DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, pp 222

Se amplió la división de las cartas según su peso, las sencillas serían las que pesaran menos de seis adarmes, las dobles se subdividían: seis a ocho adarmes exclusive, de ocho a once inclusive y de once a quince inclusive.

En relación con el precio por distancia, se estableció una división territorial de veintinueve demarcaciones, cada una de ellas con un sello de estampación con su nombre para diferenciarlas. Así se definieron las tarifas a aplicar en cada una de las administraciones y estafetas de la Renta Real, resolviendo el problema de las anteriores.

El importe a abonar se determina en cuartos de vellón y las veintinueve demarcaciones postales se engloban en seis escalas de precios. En las cartas sencillas los portes oscilan entre los cuatro y los nueve cuartos de vellón. Por lo tanto, se encarecieron en una proporción ajustada.

Por primera vez se regula la necesidad de portar los periódicos (en aquella fecha las dos publicaciones oficiales que, por la frecuencia de su aparición, merecían tal nombre eran «la Gaceta» y «El Mercurio Histórico y Político»), así como impresos de pequeñas dimensiones.

En todas las administraciones se admitirían suscripciones de estos periódicos, cobrando los administradores un precio único<sup>126</sup> (suscripción anual más los portes de correos). En el caso de Almería, que pertenecía a «Andalucía Baja» el importe que se abonaba por la suscripción de Mercurio era de catorce reales y ochenta por la Gaceta. En las localidades de Vélez-Rubio y Vera, pertenecientes a la demarcación de «Murcia», se abonarían doce y sesenta reales respectivamente.

En las tarifas se decide que en el futuro las obras impresas, sin distinción, ni clasificación alguna, se franquearan con una reducción del cincuenta por ciento del precio señalado para cada onza de carta.

Este es el comienzo de otra de las labores principales del servicio de Correos; la difusión de la cultura mediante los periódicos y los libros que pudieron circular a través de él a unos precios asequibles.

En 1785 se crean los carteros verederos en las administraciones principales, estafetas y carterías agregadas<sup>127</sup>, los cuales de ocho en ocho días debían salir a los pueblos asignados para distribuir y recoger la correspondencia. Esta era entregada en mano al sujeto designado en cada localidad.

Por lo tanto, eran los encargados de llevar y traer su correspondencia, regulándose: *hora y media por legua, que han de andar lo mismo de noche, que, de día, a menos que no se lo impida agua, o nieve, o detención de ríos, que ha de justificar en el Parte que por el administrador de la Estafeta de donde salga*<sup>128</sup>.

---

126 RODRÍGUEZ, C. Las tarifas postales españolas hasta 1850: (del pago aplazado al franqueo previo). Ediciones Universidad de Valladolid. 1980, p 132.

127 Manifiesto demostrativo por D. Pedro Lopez de la Torre Ayllon por el que se puede dar pronto despacho a todas las correspondencias aun de los pueblos mas incognitos de los cuatro Reinos de Andalucia y a todos de la Peninsula de España. A.G.C. Correos. 3ª Sección. Legajo 1289. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, p 229

128 Ibid., 230

*Reglamento para la cobranza de los portes de Cartas, pliegos y paquetes señalados con el sello de Castilla la Nueva y Madrid.—A. G. C.—Correos.—1.ª Seccion.—Legajo 90.*

Reglamento hecho en cumplimiento de lo dispuesto por el Rey en Decreto de 8 de Octubre de 1778 en que tuvo á bien volver á incorporar la Superintendencia General de Caminos Reales, y de Travesia de estos Reynos á la de Correos y Postas, que S. M. manda observar por ahora, y desde 1.º de Septiembre de este año de 1779 en la cobranza de los portes de Cartas, Pliegos y Paquetes que llegaren y se distribuyeren en las Administraciones de Estafetas, señaladas con el sello de Castilla la nueva y Madrid, segun la demarcacion comprehendida en el Plano aprobado por S. M. con esta fecha.

	Carta sencilla hasta 6 adarmes de peso exclusive.	Carta doble desde 6 hasta 8 adarmes exclusive.	Carta desde 8 hasta 11 adarmes inclusive	Carta desde 12 hasta 15 adarmes inclusive	Onza de Paquete ó 16 adarmes.
Las cartas de unas á otras Caxas del sello de Castilla la Nueva y Madrid.	4	6	8	11	14
Alcarria . . . . .					
Cuenca . . . . .					
Mancha alta . . . . .					
Castilla la Vieja . . . . .					
Soria . . . . .					
Mancha Baja . . . . .	5	7	9	12	15
Búrgos . . . . .					
Extremadura alta . . . . .					
Extremadura baxa . . . . .					
Aragon y su Reino . . . . .					
Valencia y su Reino . . . . .					
Leon . . . . .					
Rioja . . . . .					
Alicante . . . . .	6	8	10	13	16
Murcia . . . . .					
Montañas Santander . . . . .					
Andalucia Alta . . . . .					
Navarra . . . . .					
Vitoria . . . . .					
Galicia . . . . .					
Asturias . . . . .					
Vizcaya . . . . .	7	9	11	14	17
Cataluña y su Principado . . . . .					
Andalucia baxa . . . . .					
Cádiz . . . . .					
Africa . . . . .	8	10	12	15	18
Oran . . . . .					
Mallorca . . . . .	9	11	13	16	19

Por las Gazetas y Mercurios que procedan de subscripcion, y por los pliegos y paquetes de papeles impresos, ó Libros que de unas partes á otras del Reyno se remitan por los Correos, se cobraran en las Estafetas los Por-

tes que se señalan en Reglamento separado. San Ildefonso á seis de Agosto de mil setecientos setenta y nueve.—El Conde de Floridablanca.

Las razones para su creación fueron evitar que se tuvieran que quemarse las cartas que quedaban sobrantes, por no acudir a retirarlas los interesados por desconocer de su existencia o por no tener interés en recogerlas. Así mismo, el público y sus pueblos quedaban servidos, recibiendo su correspondencia a tiempo y al prestarse en *todas partes es un incentivo para que siendo el giro pronto de ellas escriban las gentes que hasta ahora no lo han hecho*<sup>129</sup>.

A estos se les dotaba de un título para que, en caso de necesitar auxilio, la Justicia les asistiera y se les retribuía a través de los propios de los pueblos que se beneficiaban de su servicio. Eran los encargados de hacer la entrega de la correspondencia recibida al administrador de la que dependían, para que este la anotase y les pusiera el sello sobre la cubierta.

Estos completaban a los conductores e hijueleros, peatones y conductores a pie que cubrían la necesidad de los vecinos de los pueblos agregados a las estafetas o administraciones situadas a corta distancia. Se destinaba una persona para acudir a recoger y distribuir la correspondencia, los que las conducían y distribuían por sí mismos se llamaban conductores o distribuidores y los que las conducían para entregarlas a una persona señalada se denominaban hijueleros.

En relación con la posible ubicación del oficio de Correos de Almería, hay una referencia que realiza Antonio Sevillano<sup>130</sup> en la que nos indica que en el documento (AMAL), imprescindible para el conocimiento diario de finales del siglo XVIII, se incluye el que podríamos considerar el primer callejero urbano. Entre las veintiuna calles del Sagrario de la Catedral, encontramos la del «Correo», Gómez Cruz, estudioso de la morfología constructiva y demográfica de la ciudad, opina que se correspondería con la actual de Emilio Ferrera o Lope de Vega.

## **Funciones y organización de las estafetas agregadas. Almería, Vera y Vélez Rubio. 1784**

Podemos hacernos una idea de cómo sería el trabajo de los tres administradores de nuestra provincia gracias a unas instrucciones<sup>131</sup> que se publican el 26 de julio de 1784. Su primera obligación era residir en la localidad, no podían ausentarse sin licencia del administrador principal, siempre que no superara los ocho días, en caso de ser mayor requería la de los directores generales.

Los envíos se les remitían a través de las administraciones principales, relacionados en una papeleta de intervención que los acompañaba. Una vez llegaba el correo, lo primero que se hacía era comprobarla, después se anotaban sus importes en los libros correspondientes que servían para dar cuentas mensuales a su administración principal.

---

129 Ibid., 231.

130 Diario de Almería, 10-07-2011. Artículo La casa de Correos (II). SEVILLANO, A.

131 *Instrucciones que deben observar los Administradores de las Estafetas agregadas a las principales del reino.* A.G.C. Correos, 3ª Sección. Legajo 1481. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. Op. Cit. Tomo I, p 224-229.

Las primeras cartas que se trabajaban eran las destinadas al Intendente, Corregidor o alcalde Mayor y se las tenían que entregar con la mayor prontitud, si habían enviado a alguien a por ellas. Las siguientes a clasificar serían las destinadas a los apartados. Para que los ciudadanos tuvieran derecho a este servicio, que les permitía recogerlas con antelación, abonaban una cantidad, «propina», que se graduaba según el número de envíos que recibían. Para finalizar se trabajaba el resto de la correspondencia, elaborando las listas por orden alfabético que se ponían a disposición del público en la ventana de entrega habilitada en los oficios.

Las cartas se cobraban según los porteos indicados en el anverso y, si no las tuviese, el administrador los consignara, según las tarifas correspondientes, que debían estar expuestas al público para evitar incidencias.

En el caso de que algún destinatario recibiera más de una carta, estas se agrupaban, no pudiendo decidir qué cartas deseaba recoger.

Para garantizar entregar el mayor número de envíos, los administradores tenían que realizar todas las diligencias posibles, en especial en las destinadas a los pueblos agregados, pudiendo darle a alguna persona de la localidad una lista de todos los que tuvieran cartas.

Si se ofrecía algún sujeto que quisiera llevar la correspondencia, como propio, el administrador debería darle su correspondiente licencia, por la que pagaría cuatro reales por los pliegos abultados o cuatro cuartos de las sencillas. Esta la presentaba al administrador del correo donde fuese despachado, poniendo en ella la hora de llegada y salida. Si el envío iba fuera de la provincia pagaría la décima del viaje, por ejemplo, si le daban cien reales por su trabajo, este abonaría diez.

El administrador llevaba, por mes, un libro con las cartas que se sellaban en cada estafeta para que las condujeran arrieros, trajineros y otros. Teniendo la facultad de registrar a los conductores de las valijas, arrieros, ordinarios y todo trajinante o sujeto que sospeche pudiera llevar cartas fuera de valija.

Cada mes formaban una lista con todas las sobrantes, que colocaba al público con la indicación de atrasadas y el mes al que correspondía. Las no entregadas se custodiarán por meses para que, en caso de que se reclamara alguna, fuese más fácil su entrega.

En estas se debía llevar un cuaderno con todos los pueblos dependientes de ella y que recibían correspondencia, por orden alfabético, remitiendo una copia a su principal.

Las carterías o hijuelas establecidas en su estafeta, los encargados debían cumplir con todas las normas para poner las listas, pagar al final de cada mes o tener abierto un agujero en su casa para el depósito de los envíos.

Con las cartas echadas en los buzones para alguna de las estafetas por donde transitaba el correo ordinario o conductor de travesía, se remitían directamente a sus destinos tasándolas con arreglo a las tarifas y avisando a la principal del número, importe y destino. También se les estampaba el sello de la oficina, si es que lo había, en caso contrario se remitían a la principal para hacerlo allí. No podían devolverse estos envíos, una vez admitidos a sus remitentes.

Las cartas certificadas se entregaban a sus destinatarios y se recogía el recibo donde se hacía constar para ser devuelto sin dilación a la administración principal. Las admitidas en el

oficio se tenía la opción de pagarlas previamente...*si los dueños de las Cartas o los pliegos quieren igualmente franquearlos, se haga pagando separados estos derechos al Rey, poniendo en el sobrescrito la expresión Franqueado, avisando a la Principal lo que ha cobrado para su asiento correspondiente y se ponga por ella el aviso a la administración que corresponda para que en ella no le exijan porte alguno*<sup>132</sup>. Eran señaladas con las palabras Franco, Franca, Franqueado, Franqueada, etc.

Estas anotaciones se efectuaban a mano en las estafetas de origen que no tenían cuño específico para señalar este tipo de envío. Esta instrucción se complementa con la indicación que *igualmente de las que franqueen y dirijan por el Correo arreglándose en esto para su cobro al porte que adeudan en la misma Estafeta según tarifa las que se reciban en ella de aquellos pueblos o provincias a donde vayan la carta o pliego que se selle o franquee, poniendo los Administradores en las cubiertas de estas, la nota de franqueada con media firma*<sup>133</sup>.

## **Nuevas ordenanzas para sentar las bases del correo del siglo XIX. 1794**

En 1794 publican la Ordenanza<sup>134</sup> General de Correos, Postas, Caminos y demás ramos agregados a la Superintendencia general que intentan solucionar los problemas de la Renta, y desarrollar una nueva estructura donde se determinaran las tareas que tenían encomendadas el personal dependiente de los oficios, sentando las bases para afrontar los desafíos del nuevo siglo. Promovidas por el Conde de Aranda, será Manuel Godoy el encargado de su refrendo el 8 de junio.

Manuel Godoy es el Superintendente General de la Renta de Correos y Postas de España y sus Indias, así como de Caminos y Posadas. El que fuese también de Caminos favoreció su construcción, conservación, arreglo, mejorándolos para que fueran más seguros. Así mismo, se establecieron postas en los lugares más adecuados, haciendo las carreras más cortas, menos expuestas a detenciones y peligros, autorizando que los sobrantes de la Renta de Correos pudieran ser destinados a la construcción de nuevos caminos.

La estructura de las administraciones postales se va a dividir en principales y particulares, como se llamará luego a la subalterna. Sus administradores debían vivir en ellas, las cuales podía ser abonadas por la Renta o arrendadas.

Las cartas francas y de apartados serían entregadas a cualquier hora, hasta las diez de la noche. Se reitera la prohibición de incluir alhajas ni dinero en la correspondencia, también se prohibía devolverlas una vez depositadas. En cuanto a las cartas recibidas en los buzones de

---

132 Ibid., 225-226.

133 Ibid., 227.

134 *Ordenanza General de Correos, Postas, Caminos y demás ramos agregados a la Superintendencia general*. Manuel Godoy, 12 de junio de 1794. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, pp 279, 312.

localidades de pocos habitantes se guardaban para ser quemadas, puesto que se presumía que contenían chismes perjudiciales a la quietud pública. Si eran en ciudades de mucha población, si se entregaban.

Los administradores debían tener expuesto al público, colgados en lugar visible, los aranceles y tarifas. Se mantiene la franquicia postal a los empleados pagados por la Corona (no se incluía ni a carteros, conductores ni jubilados).

Los administradores eran los responsables de proponer a la Dirección General quienes desempeñaría los puestos de mozos, carteros y maestros de postas.

Las cartas se depositaban a través de los buzones, que disponía de un cajón cerrado por dentro, afín de que no se extraviasen permitiendo recibir en mano las que no pudieran depositarse en los mismos, las que se llevaran a franquear o certificar.

En relación con el personal dependiente se detalla:

– **Del oficial mayor y demás oficiales de las estafetas.** Las estafetas o administraciones podían disponer de los oficiales necesarios. Al primero de ellos se le dominaba contador o interventor, siendo sustituto del administrador. La principal función de los oficiales era la confección de las listas, que a menudo se les encargaban a los que tenían mejor letra.

– **De los porteros y mozos.** Tenían una habitación en las casas donde estaban las administraciones y sus funciones eran: custodiar las llaves, la limpieza, tanto del edificio como de las valijas y sellos, procurar tenerlo todo arreglado para la entrada del administrador y oficiales, siendo los encargados de abrir y cerrar las puertas según las horas estipuladas.

Su labor no era compatible con la de cartero, aunque si debían entregar los pliegos y avisos que les ordenara el administrador. Ayudaban a atar los paquetes de cartas, a colocarlos en las valijas, cargarlas, descargarlas y lo que fuese necesario para el envío o recepción de los correos. De forma excepcional, ya fuera por falta de tiempo o de dependientes, podría ayudar a pesar los pliegos de la correspondencia y se encargaban de las compras necesarias para el oficio. Este personal gozará del fuero y exenciones concedidas a los dependientes de la Renta.

El nombramiento de los carteros, establecido en los pueblos grandes para comodidad voluntaria del público, corresponderá a los administradores. Se presentarán en los oficios los días y horas en que solían llegar los correos o que se les indicase. No podrán entrar hasta que se les llamara para entregarles las cartas que les correspondiera repartir.

Los administradores organizaban las labores de los carteros para que la distribución de las cartas se realizase de la manera más rápida y fácil posible. Para ello dividían la población en cuarteles o barrios, que luego asignaban a cada uno de ellos, procurando que residieran en él. Los carteros elaborarían unas listas de las personas que vivían en su barrio y que le habían solicitado que las llevaran a su domicilio. Se encargaría de informar a sus vecinos de la existencia de cartas atrasadas de la semana anterior, con el objetivo de que fueran a retirarlas o que les solicitaran que se las llevaran.

Si tenían conocimiento de que algún vecino se había mudado de barrio, debían de indagar su nueva dirección, informando al cartero de ese domicilio para que se las llevara con la mayor prontitud. Se anotaría este cambio en su lista, lo que agilizaría la entrega de los futuros envíos.

Es tal el interés en conseguir repartir el mayor número de cartas que, en los casos de muerte, mudanza o ausencia, se debían repartir después, intentando determinar su nueva dirección o cuáles eran sus herederos.

Las cartas podían entregarse a los destinatarios o personas que ellos determinaran, pero nunca dejarse expuestas a interceptaciones, bajo la pena de perder sus empleos y ser castigados en proporción a su culpa.

En las poblaciones grandes se establece que se puedan poner y señalar puestos en barrios distantes a la estafeta, donde se depositaran los envíos. Para que el público los identificara se colocaba encima de la ventana o puerta una indicación que decía: «Se reciben cartas para el Correo», con la expresión de la hora hasta que podía admitirse.

Para que el público tuviese confianza en estas dependencias se seleccionaban a los carteros de mejor conducta y se habilitaba una valija cerrada para depositar las cartas con una sola llave, que estaría en posesión del administrador. Este trabajo se abonaba mediante un cuarto adicional, igual que por las que repartían.

Gozaban del fuero privativo y exenciones concedidas a los dependientes de la Renta. Para estimularles en su trabajo, se consideraba a los que realizaran mejor sus tareas para promoverlos en las resultas de las vacantes que se produjeran en las administraciones de su partido.

La importancia de los carteros queda reflejada en Madrid, donde se dota a los doce cuarteles, en los que estaba dividido, con cuatro cada uno, pero además se le asignan tres lectores de listas. Se decide entregarles todas las cartas con señas para su distribución, exigiéndoles, salvo retraso de los correos, su reparto antes de las doce del día, comenzando por las casas más cercanas a la administración y sin ningún tipo de preferencia.

Los carteros se van convirtiendo poco a poco en un referente de Correos, por esta razón, con el objetivo de darles visibilidad y a propuesta de los de Madrid, el 25 de julio de 1798 se autoriza su primer uniforme, a través de una Orden del Superintendente<sup>135</sup>, determinando que el mismo constaría de: una casaca azul vuelta y chupa encarnada, botón dorado con una orla que diga «Real Renta de Correos», y en su centro la palabra «Cartero», con el número que correspondiera.

Con este uniforme se homogeneizarían las diversas carterías que tenían características diferentes en función de la población, tomando como referencia el determinado para los carteros de Madrid. El importe y mantenimiento de este vestuario corría a cargo de ellos, hasta que en 1943 comenzara el Estado a asumir los costes de esta indumentaria.

---

135 *Orden del Superintendente sobre uniforme para los carteros*. 25 de julio de 1798. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, p 313.

---

## La relación entre las postas, ventas y posadas

Hemos observado que algunas de las postas vienen especificadas como «ventas», denominación que se utilizaba para las hospederías que se encontraban en el camino o despoblados.

Las posadas sería el término común para determinar las construcciones donde se ofrecía hospedaje a los viajeros. Los maestros de postas tenían la posibilidad de usar su posta para hospedería, aunque no todos lo hiciesen así.

Era tan importante y necesaria la existencia de estos elementos de hospedaje que el 8 de julio de 1794 se publica por el Rey una declaración de los privilegios y exenciones concedidos a todos los que construyeran o habilitasen mesones o posadas en los caminos.

Por lo tanto, las postas son un concepto independiente a los mesones, posadas o ventas, aunque es cierto que muchas veces pueden coincidir, no siempre será así. Para comprobarlo vamos a tomar como referencia el trabajo realizado por Raúl Ruiz Álvarez<sup>136</sup> cuyo objetivo era hacer un mapa de las hospederías que se encontraban en el reino de Granada en 1752.

En dicho trabajo se analizan las posadas existentes en los caminos de Madrid para Úbeda, Guadix y Almería, así como el de Alicante y Murcia para Granada.

En cuanto al camino de Madrid a Almería, la primera posta almeriense que aparece es Fiñana.

*... la venta de Fiñana propiedad de don Sebastián de Guindos, que residía en Guadix. También había un mesón en Fiñana propiedad de dicho don Sebastián, en el que se producía comercio de trato y granjería de géneros por el que el Catastro le regulaba una utilidad<sup>137</sup>.*

Es probable que alguna de ellas correspondiera con la posta existente en esta localidad.

---

136 RUÍZ ÁLVAREZ, R: *Ventas, mesones y posadas en el reino de Granada (S.XVIII)* Revista Chronica Nova núm. 46 *La participación de las mujeres en la actividad minera en América (siglo XVIII)*, VARIA, ISSN. 0210-9611 2020, Granada, p 309-345.

137 *Ibid.*, 328.

Por otra parte, nos aclara que en la villa de Abla había dos ventas. Una de ellas era:

*...la venta llamada de doña María propiedad de don Juan Manuel de Mendoza, que además tenía una taberna y un puesto de aguardiente a cargo del ventero Marín, vecino de Diezma<sup>138</sup>.*

En relación con la siguiente posta nos informa de que:

*...la casa mesón de Alboloduy es el siguiente establecimiento de servicio que documentamos, propiedad de don Francisco Aldenarez, vecino de Fiñana, estaba a cargo Juan López<sup>139</sup>.*

Sin embargo, no encuentra datos de posadas, mesones o ventas para las postas existentes en Alcuí ni Santa Fe.

En relación con Almería nos indica que:

*... localizamos cuatro mesones: el mesón de don Antonio Almón que estaba ubicado contiguamente al de Micaela de Entrena y al de Ana Galindo, y el mesón de invierno de José Vázquez, que el Catastro no le reguló utilidad por no haber paso en esta ciudad para parte alguna<sup>140</sup>.*

Nos determina cuatro mesones, pero desconocemos la ubicación de la posta donde se intercambiaba la correspondencia.

En el camino de Alicante y Murcia para Granada aparecen la localidad de Vélez-Rubio, en la misma había dos mesones, uno en el propio municipio y otro en la cortijada de Chirivel.

En el camino de Valencia para Granada, también a ruedas, que pasa por Vélez-Blanco nos indica:

*...En las Respuestas Generales hemos localizado a alguna mesonera como Margarita Alemán, viuda de José Pérez, que ejercía su oficio en el mesón de Vélez Blanco propiedad de Diego Escobar<sup>141</sup>.*

Como podemos ver, existen varias mujeres que ejercen esta actividad en mesones o ventas en nuestra provincia y que alguna de ellas podría haber sido maestra de postas.

La primera mujer de la que tenemos constancia de que realizara funciones de «correa» fue en Portugaleta en 1648. Ese año se contrata a María Ruiz de Larrea para llevar y traer las cartas del ordinario de esa villa a la estafeta del Bilbao y viceversa, abonándosele por su trabajo la cantidad de cien reales cada año. La contratación se siguió realizando durante mucho tiempo y a lo largo de casi un siglo se continuó contratando a mujeres: 1660 a María de Azebal, 1668 María Cruz de Chabarria, 1676 Francisca de Ibarra, 1685 María de Nocedal, 1699 Inés de Zaball, 1702 María de Ragua, 1717 Josepha de Aglade, 1729 Matea de Ugarte y 1725 María Suarez.

---

138 Ibidem.

139 Ibidem.

140 Ibidem.

141 Ibid., 331.

---

## «Cuevas de Vera» un topónimo con origen postal

En relación con la localidad de Cuevas de Vera, que se trata de la actual Cuevas de Almanzora, Enrique Fernández Bolea<sup>142</sup> en su libro «Historias para una historia. Cuevas de Almanzora y su Provincia», nos plantea la teoría de que la denominación «de Vera» podría tener su origen en la necesidad de diferenciarla a nivel postal. Para fundamentarla plantea los siguientes argumentos:

Que según Miguel Bolea y Sintás<sup>143</sup> se conservaban un par de cartas cuya dirección de destino especificaban «Cuevas de Vera», una procedente de Alemania, fechada en 1780 y otra expedida en París en 1794.

Que la utilización de este topónimo podía tener su origen en un intento por evitar confusiones en el reparto de las cartas: (...) *la necesidad de dar dirección a las cartas en los correos. Sabido es que son varias las localidades de Andalucía que llevan el nombre de Cuevas, y era necesario distinguir nuestro pueblo de los demás*<sup>144</sup>.

Por último, en 1785, la Administración General de Correos, abre una estafeta en Vera. *Se definía así un servicio de correos con una nueva oficina de referencia, por lo que no sería arriesgado afirmar que, siendo Cuevas por sí solo un nombre coincidente con el de otras localidades, se optase por ligarlo al de la ciudad en donde se hallaba la oficina a la que estaba subordinada, ahuyentando con ello cualquier riesgo de equivocación o extravío de las cartas a aquella destinadas*<sup>145</sup>.

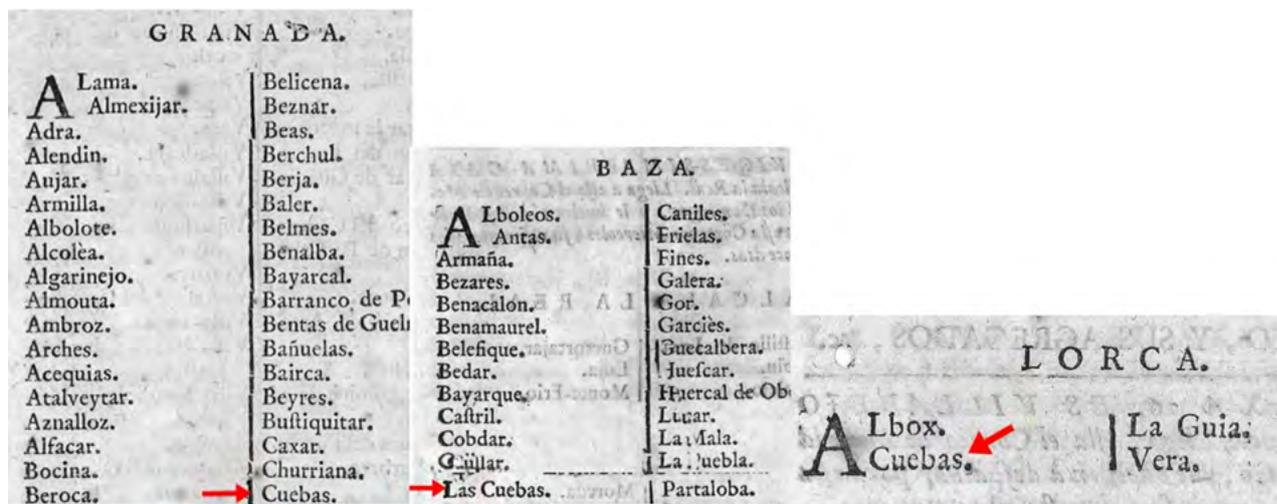
---

142 FERNÁNDEZ BOLEA, E. *Historias para una historia: Cuevas de Almanzora y su provincia*. Colección CLIO AMA LA HISTORIA 8. Cuevas de Almanzora, 2016, p 39.

143 BOLEA Y SINTAS, M. Artículo publicado en el *Minero de Almagrera* en dos entregas con el título *La villa de las Cuevas. Cuevas-Overa y Cuevas de Vera*. En los números 412, de 25 de agosto de 1882, pp 2-3 y 413, de 1 de septiembre de 1882, pp 1-2.

144 *Ibid.*, 2.

145 FERNÁNDEZ BOLEA, E, A. *Op. Cit.*, p 39.



La teoría es muy interesante por dos razones: la primera porque sería un caso excepcional que el topónimo de una localidad se modificara para adaptarlo a las necesidades del servicio postal. La segunda porque reafirmaría la importancia que iba adquiriendo Correos en aquellos tiempos. Por lo tanto, merece la pena profundizar en ella.

Con el objetivo de reforzarla nos vamos a centrar en la parte postal para intentar descubrir si existe algún documento oficial que nos permita confirmar el cambio de topónimo de esta localidad anterior a 1780, fecha de la primera carta, la que daremos por buena a pesar de que tenemos únicamente constancia mediante referencias.

En el libro *Historia de la Prefilatelia* de Luis Felipe López aparece una carta que considera *se trata de una con las marcas postales más antiguas conocidas del Reino de Murcia. El encabezamiento de la carta dice literalmente: "Las Cuebas, prov de Cartajena". Escrita el 2 de noviembre de 1721 en las Cuevas (de Vera) fue echada al correo en Lorca donde le fue aplicada la marca de "Lorca" utilizada entre 1717 a 1721<sup>146</sup>, con destino a Madrid.* Por lo tanto, en estas fechas se empleaba la denominación genérica de Las Cuebas y a nivel postal dependía del oficio de Lorca. Curioso que el autor nos aclare la localidad usando un paréntesis para indicar (de Vera).

En 1736, en la *Descripción General* de Blas de Arce<sup>147</sup> las denominaciones de «Cuebas» o «Las Cuebas», todas con «b», aparecen detalladas en la administración principal de Granada, así como en las agregadas de sueldo fijo de Baza y Lorca. Por ello es lógico pensar que si se consignaba esta dirección genérica en el envío causaría dudas sobre el encaminamiento.

Ilustración 25. Fragmentos de las localidades adscritas a Granada y Baza, así como las localidades dependientes de Lorca.  
Fuente Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico

146 LÓPEZ JURADO. L.F. *Historia postal del Reino de Murcia desde 1569 a 1861*. Editora Regional de Murcia, 2006, p 198.

147 ALONSO DE ARCE, B. *Descripción General para escribir a todas las ciudades de España*. Madrid. 1736.



Mapa 19. Fragmento del mapa del Reyno de Granada. Tomás López, 1761 donde podemos ver la indicación de Las Cuevas. Fuente Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia Postal

En el mapa del Reyno de Granada realizado por Tomás López en 1761 aparece la denominación de Las Cuevas. Por lo tanto, si se utilizaba la misma se tendría que encaminar a la caja de Baza, aunque nunca dependiera de ella.

Desde nuestro punto de vista, la clave para entender el por qué se va a producir el cambio de nombre se encuentra en las Ordenanzas dictadas en 1762. Como ya hemos visto en ellas se detallan las tareas de los administradores de las principales. Hay dos que pueden ser la clave para entenderlo:

*El primer cuidado de un Administrador principal es informar del número de las Caxas agregadas: saber los Pueblos, que comprehende cada Caxa agregada; si la correspondencia circula por todos ellos, o si se atrasa en alguna; y por qué causa, ó que medios puede haber para facilitarla<sup>148</sup>.*

*No basta tomar estas noticias, es necesario ordenarlas, colocando todos los Pueblos de su Provincia en un Quaderno por orden alfabético, a fin de que fácilmente se encuentren para dirigir las cartas, anotar las distancias de cada pueblo o Caxa, y la que hay de esta a la Principal, arreglándose al modelo del Quaderno, que se ha formado para los oficios agregados a Madrid. Con imitar el método allí observado, se tendrá una razón puntual de los Administradores, de la distancia, de los días en que llega, y salen los Correos, y de los paráges por donde cada pueblo recibe su correspondencia<sup>149</sup>.*

148 Ordenanzas que manda el Rey observar a los administradores, interventores, oficiales, carteros... 23 de julio de 1762. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, p 194-206.

149 Ibid., 194-195.

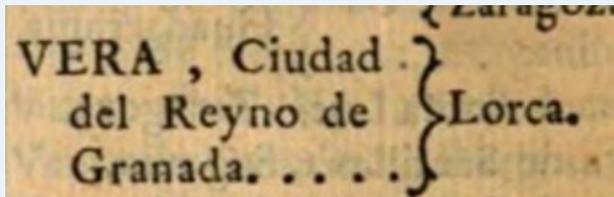


Ilustración 26. Fragmento del diccionario en que aparece Vera como ciudad del Reino de Granada y dependiente de Lorca. Fuente Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia postal

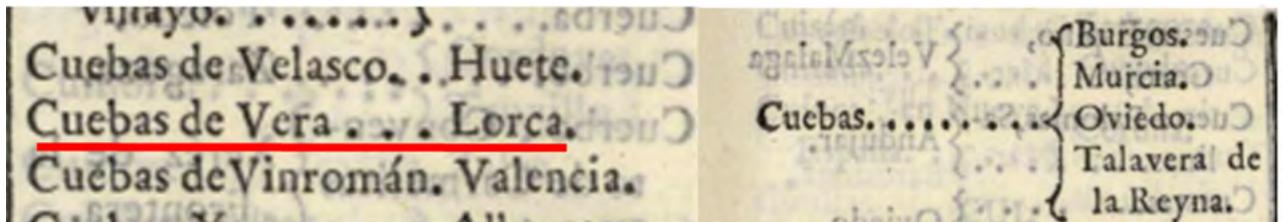


Ilustración 27. Fragmento del diccionario en que aparece Cuebas de Vera y Cuebas de forma genérica. Fuente Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia postal

No extrañaría que el administrador de Lorca, ante las posibles incidencias y retrasos de estos envíos, decidiera comenzar a anotar la localidad de Cuebas con la coletilla «de Vera» o «por Vera», para diferenciarla, con la esperanza de que fuera modificado en los futuros diccionarios o guías no apuntado el topónimo de Cuebas de Baza, que también podía utilizarse para denominar a esta localidad por su pertenencia a ese partido, para evitar que se remitieran a la agregada de Baza.

Relacionar la localidad de Cuebas con la de Vera no era una cuestión de proximidad, no podemos olvidar que Vera ya empezaba a tener su importancia a nivel postal y además aparecía en el mapa de Tomás de 1761 como ciudad, por lo tanto, tenía más posibilidad que fuera conocida por los administradores de los otros oficios de Correos, además esta localidad también dependía de Lorca (Ilustración 26).

Es probable que la información de estos cuadernos se remitiera para conocimiento de Correos y sirviera de base en la confección de las guías y diccionarios que se realizaban para facilitar el encaminamiento de la correspondencia.

Trece años después, aparece la primera referencia a la denominación de Cuebas de Vera a nivel postal y de una manera «oficial» en la edición de la «Dirección General de cartas en forma de Diccionario para escribir a todas las ciudades, Villas...», Bernardo Espinalt y García de 1775. Por lo tanto, es el documento más antiguo, por ahora, en el que se usa esta denominación por escrito. No olvidemos que estos diccionarios se empleaban en las administraciones para facilitar la remisión de los diferentes envíos.

En el diccionario aparece la denominación de Cuebas de forma genérica, para localidades de Burgos, Murcia, Oviedo y Talavera de la Reyna. Por lo tanto, estas seguirían teniendo dificultades a la hora de realizar su encaminamiento, mientras que Cuebas de Vera ya ha resuelto este problema al estar asignada a Lorca (Ilustración 27).



depositada en la flamante estafeta de Vera, lo que se consigue tal y como se indica en el Cabildo del 3 de septiembre de ese año «*pase por la villa [Cuevas], deje y reciba la correspondencia de ella en valijita separada, y que se saque la correspondiente competente orden para que se abonen a la persona que se ha de nombrar para repartir la correspondencia y cobrar su importe en esta villa y de los propios de ella cincuenta ducados*»<sup>150</sup>.

Esta «concesión» desconocemos cuanto tiempo pudo durar, pero en la «Guía General de Correos, Postas y caminos del Reino de España, con un mapa itinerario de la península»<sup>151</sup> de Francisco Xavier Cabanes, de 1830, la conducción de Lorca con destino a Vera pasa por el Campo de Pulpí. Sorprende que en el mapa se utilice el topónimo de Cuevas (Mapa 20).

Según Fernández Bolea, el primer documento oficial no postal, que reconoce a nivel administrativo el «nuevo nombre» es el oficio del 17 de enero de 1816<sup>152</sup> que envía la Chancillería de Granada referente al nombramiento de alcalde mayor de José de Vicente y Castro y que le da cierta oficialidad a la nueva denominación. Por lo tanto, han transcurrido más de cuarenta años desde que Correos lo incluyera en sus documentos hasta que otra entidad administrativa lo usase. Así mismo, nos indica:

*...que del volumen de documentación generada por el Ayuntamiento entre 1815 a 1833 que ha consultado en detalle se imponga la villa de Cuevas y se puedan contar con los dedos de la mano las ocasiones en las que parece Cuevas de Vera*<sup>153</sup>.

Aunque en 1833 se crea la provincia de Almería, lo que hubiera facilitado el encaminamiento de la correspondencia dirigida a esta localidad, la utilización de la denominación de Cuevas no hubiera servido para nada, puesto que Correos mantuvo su estructura postal y seguía dependiendo de Lorca. Por esta razón vuelve aparecer en 1835 en la nueva edición del diccionario realizado por Bernardo Espinalt y García<sup>154</sup> (Ilustración 28).

El topónimo comienza a emplearse en los diccionarios que se van a ir editando, como en el de Miñano y Bedoya de 1826<sup>155</sup> o el de Madoz de 1845-1850<sup>156</sup>, dándole cierta «oficialidad», pero ya con una nueva ortografía «Cuevas de Vera».

150 ARCHIVO MUNICIPAL DE VERA. Cabildo de 3 de septiembre de 1785, transcrip. De Andrés Martínez, APPL.

151 CABANES, F.J. *Mapa itinerario de los reinos de España y Portugal dedicado al Rey N. S. D. Fernando VII de Borbón. Por medio de su primer Secretario de Estado y del Despacho el Escmo. Sr. D. Manuel Gonzalez Salmon [Material cartográfico] / y formado por el Brigadier de Infantería de los reales Ejércitos D. Francisco Javier de Cabanes*. Madrid, 1830.

152 ARCHIVO MUNICIPAL DE VERA. Actas capitulares, 17 de enero de 1816, lib. 84, AMCA.

153 FERNÁNDEZ BOLEA, E, A. Op. Cit, p 47.

154 ESPINALT Y GARCÍA, B. *Diccionario general de cartas en forma de diccionario: para escribir a todas las ciudades... de toda España para mayor facilidad del comercio, y correspondencia pública de sus naturales y extranjeros*. Madrid, 1835, pp 148 -149.

155 MIÑANO Y BÉDOYA, S. *Diccionario geográfico y estadístico de España y Portugal*, Madrid 1826, Tomo III, p 258.

156 MADDOZ, P. *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Madrid, 1845-1850, publicado en edición facsímil en Valladolid: ámbito- Editoriales Andaluzas unidas, 1988, voz Cuevas de Vera, pp 135-137.

<b>Cuebas de Valdevinayo</b>	<i>Leon.</i>
<b>Cuebas de Velasco ...</b>	<i>Huete.</i>
<b>Cuebas de Vera .....</b>	<i>Lorca.</i>
<b>Cuebas de Vinroman .</b>	<i>Valencia.</i>
<b>Cuebas. ....</b>	{ <i>Burgos.</i>
	{ <i>Murcia.</i>
	{ <i>Oviedo.</i>
<b>Cuebas. ....</b>	{ <i>Talavera de</i>
	{ <i>la Reina.</i>

Ilustración 28. Fragmento del diccionario de Espinalt. Fuente. Libros en Google Play

Correos modifica su estructura a través del Real Decreto de 15 de febrero de 1854, mediante la cual la localidad de Vera pasa a depender de Granada.

En el Diccionario geográfico de Correos de Andrés González<sup>157</sup> de 1855 se produce la modificación del nombre a nivel postal, con «v». En él continúan enumerándose varias localidades con el término genérico de Cuevas, pero su encaminamiento ya no es un problema, puesto que ya se indica la provincia de referencia tanto en el diccionario como en las direcciones de los destinatarios y de los remitentes.

Como consecuencia del desarrollo de la Real Orden 27 de junio de 1857<sup>158</sup>, en la cual se mandata que se proceda al estudio de las comunicaciones para el establecimiento del correo diario, del realizado en Almería, se decide crear una estafeta con la denominación postal de Cuevas de Vera en diciembre de 1859, con fechador propio. Este comenzará a utilizarse a partir del 9 de enero de 1860 (Ilustración 29).

Resulta extraño que se designara la oficina como Cuevas de Vera y que ninguna institución o los propios cuevanos no reivindicara el nombre de Cuevas. Decimos esto porque en estas fechas Almería ya era administración de tercera clase y todas las localidades de la provincia pasaron a depender de ella, por lo que ya no debería existir ningún problema de encaminamiento de estas cartas. Además, se establece una

157 GONZÁLEZ PONCE, A. *Diccionario geográfico de Correos de España con sus posesiones en ultramar*. Madrid, 1855, voz Cuevas de Vera, pp 269-270.

158 *Real Orden de 27 de junio de 1857 en la cual se mandata que se proceda al estudio de las comunicaciones para el establecimiento del correo diario a nivel nacional*. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, A. Op. Cit, Tomo IV, pp 1-2.

conducción desde Almería a Lorca que pasaba por las estafetas de Sorbas, Vera, Cuevas de Vera y Huércal-Overa.

La respuesta es sencilla y nos la aclara Fernández Bolea, en la década de 1860 se detectan en la documentación generada por el Ayuntamiento la aparición de membretes y sellos que dan oficialidad a esta denominación, especialmente en la década de 1860 a 1870, es decir, estaba asumido a nivel institucional.

La denominación de Cuevas de Vera estará vigente hasta la publicación de la Real Orden de 4 de mayo de 1930<sup>159</sup> por la cual se cambia por la de Cuevas de Almanzora. Sorprende que en el informe elaborado por el Ayuntamiento se utilice, entre otros argumentos, el postal de que la denominación de Cuevas de Vera generaba confusión en el encaminamiento de las cartas al recibirse en ella la dirigidas a Vera y viceversa, lo que provocaba retrasos en el reparto. Curioso, lo que sirvió para evitar retraso en la correspondencia ahora los generaba.

Correos realiza el cambio de denominación de la oficina el 11 de julio de ese año, mediante circular telegráfica, firmada por su director general, Florentino A. Osorio, con el siguiente texto: *se pone en conocimiento de todas las oficinas del ramo que por real Orden núm. 456 de 3 de mayo último, del Ministerio de Gobernación, se ha cambiado el nombre del pueblo de Cuevas de Vera, en la provincia de Almería, por el de Cuevas de Almanzora*<sup>160</sup>.

Por todo lo expuesto, podemos pensar que es posible que el nombre de «Cuevas de Vera» tenga su origen en una «anotación postal», lo que sería un hecho sorprendente y extraordinario. Este topónimo pasaría de ser utilizado para el encaminamiento de los envíos a los membretes y sellos de su Ayuntamiento, teniendo una vigencia no oficial, durante ciento cincuenta y cinco años.



Ilustración 29. Fechador de Cuevas tipo II perteneciente a un fragmento de una carta de 13 de noviembre de 1961. Fuente Colección propia

159 Gaceta de Madrid, núm. 156, 5 de junio de 1930, pp 1456-1457.

160 GIMÉNEZ MORATA, A.L. *Consideraciones sobre la historia postal de Cuevas de Vera*. Conferencia inédita.

---

## Marcas prefilatélicas. 1760 a 1779

Durante este periodo se dispuso de marcas prefilatélicas en la caja de Almería. Las primeras utilizadas fueron las negras en 1760, que son muy raras de encontrar. Desde 1760 a 1764 se empleó la misma marca, pero en rojo. Existen variantes en tintas de escribir (**Ilustración 30**).

Una de las escasísimas cartas almerienses del siglo XVIII, en manos privadas, con esta marca es la que podemos ver a continuación. Fechada en Almería en 1762 y dirigida a Marsella a la familia de comerciantes franceses Honoré Roux & Hnos. En el anverso se puede leer: A los Sres. Roux freres ge Dios ms as (guarde Dios muchos años) Marsella. Lleva la marca de salida de Almería, «ANDALUZIA ALTA» en rojo y un porteo manuscrito, 20 soles franceses aplicados a la llegada a Francia, que corresponde a la tarifa de 1759 para las cartas sencillas procedentes de España a la Provenza francesa.

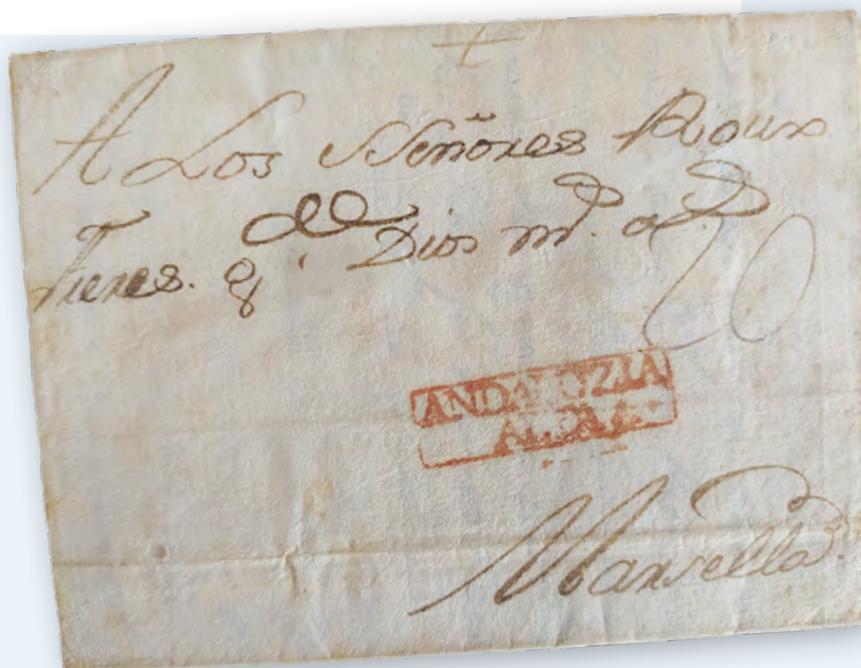
Entre los años 1765 a 1766 se comenzó a utilizar la marca «ANDALUCIA ALTA», en negro y de 1765 al 1779 en rojo.

Tampoco existen muchos envíos almerienses con estas marcas. Después, podemos ver una de ellas en rojo. (**Ilustración 31**)

ANDALUZIA  
ALTA.

ANDALUZIA  
ALTA.

Ilustración 30. Marcas  
prefilatéticas de  
«ANDALUZIA ALTA».  
Reproducción manual  
realizada por María Dolores  
Gutiérrez Aparicio



Carta 5. Fechada en  
Almería en 1762 y dirigida  
a Marsella. Colección  
propia

ANDALUCIA  
ALTA

ANDALUCIA  
ALTA



Ilustración 31. Marcas  
prefilatéticas «ANDALUCIA  
ALTA». Reproducción manual  
realizada por María Dolores  
Gutiérrez Aparicio

Carta 6. De Almería a Marsella,  
1766. Marca «Andalucía  
Alta», color rojo y un porteo  
manuscrito de 20 soles  
franceses aplicados a la llegada  
a Francia, que corresponde a la  
tarifa de 1759 para las cartas  
procedentes de España a la  
Provenza francesa. Colección  
propia

---

## Incidencias y conflictos en la prestación del servicio postal

Como estamos viendo, se crearon numerosas normas y ordenanzas con el objetivo de evitar, en lo posible, que se produjeran incidencias y conflictos. Pero esto no siempre se conseguía.

En el archivo municipal de Almería «Adela Alcocer Martínez» se ha encontrado dos documentos relacionados con incidencias que se producen en nuestra provincia.

El primero aparece en una copia<sup>161</sup> del «Expediente formado a instancia de este Ayuntamiento en virtud de las nuevas Reales Ordenanzas sobre que el administrador de Correos exponga listas de las cartas y cumpla con los capítulos que en ella se insertan», fechado en el año 1795. En él nos cuenta una historia rocambolesca en la que el pueblo de Almería se rebela contra su administrador postal.

Almería era administración agregada de sueldo fijo dependiente de la principal de Granada. Estaba gestionada por Miguel Beiras, el cual cumplía con esmero su trabajo, confeccionando las listas con los destinatarios que habían recibido envíos tras llegar los correos, intentando que no pasase más de una hora, evitando con ello que se produjeran retrasos en la recogida de la correspondencia.

Se trataba de una ciudad de corto vecindario, con *poco más de dos mil vecinos*<sup>162</sup> y donde *nada hai largo, y la cercanía les proporcionaba facilidad para todo*<sup>163</sup>, lo que favorecía que la mayoría de los destinatarios de los envíos decidieran ir a retirar la correspondencia, disponiendo de esta

---

161 Copia Real Provisión de S.M. el Rey. 8-2-1793 a 26-2-1793.

162 Ibid., 17.

163 Ibidem.

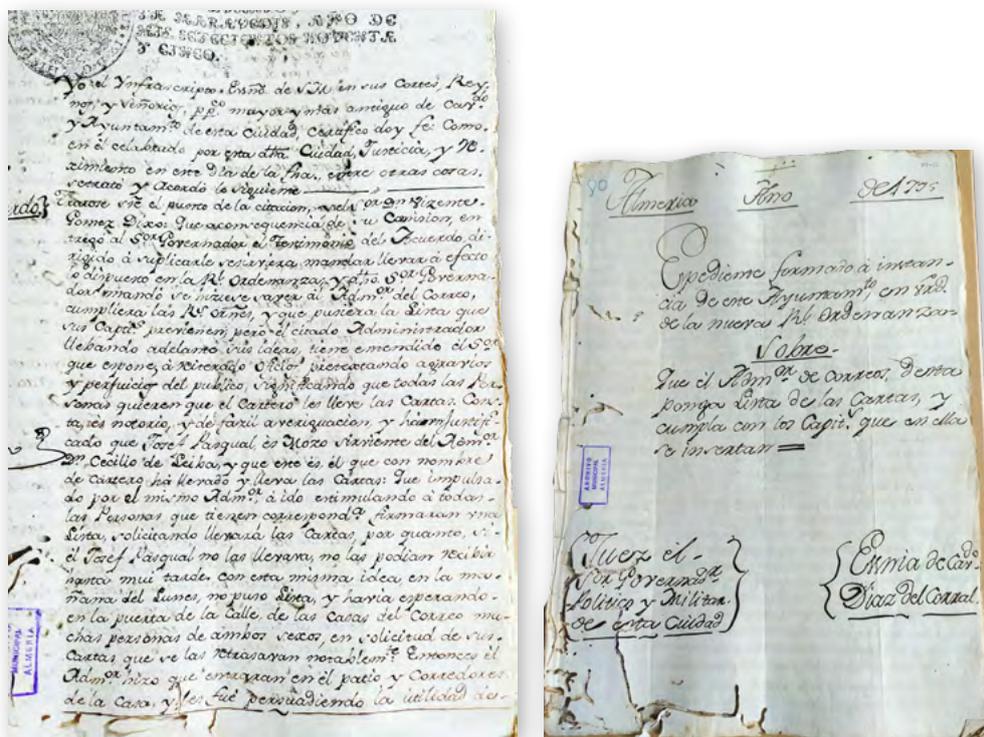


Ilustración 32. Fotografías del expediente abierto por el Ayuntamiento contra el administrador de la estafeta agregada de Almería. Fuente Archivo Municipal Adela Alcocer. Fotos Francisco J. Gutiérrez

manera de sus cartas con la mayor celeridad posible y ahorrarse el coste del cartero, importe que era *muy sensible para los pobres*<sup>164</sup>.

La administración también contaba con la colaboración de un cartero particular, Thomas de Morales, que se encargaba de repartir las cartas no retiradas transcurridos dos días desde la exposición de las listas.

Todo funcionaba bien hasta el fallecimiento de Beiras. Para sustituirlo se nombró a Cecilio Juan de Leiba, desde el momento de su llegada comenzó a realizar actuaciones con la idea de entregar el menor número de cartas a través de las listas, lo que generaría el conflicto que desembocó en este expediente.

El administrador tenía como sirviente a Josef Pascual, al que no se le pagaba ningún sueldo por ayudarlo en la administración, haciendo funciones de mozo, al tiempo que le encomendó efectuar las funciones de cartero. Este había tenido problemas con la justicia, siendo sentenciado con varios meses de prisión por apertura de cartas, lo que generó mucha desconfianza entre el público. Con este objetivo comenzó a retrasar la colocación de las listas, al tiempo que utilizaba a Josef Pascual para convencer a las personas, que disponían de cartas, que firmaran la solicitud de reparto a domicilio ar-

164 Ibid., 18.

gumentado que si él no se las llevaba las recibirían con retraso. Por su parte, él también intentaba persuadir, a los que iban a recoger las cartas, para que se abrieran un apartado o solicitaran que se las llevase el cartero, de tal manera que *puso y obligó al pueblo a la dura necesidad de que apartaran las cartas, pagando treinta, cuarenta o cincuenta reales o que las tomen por medio del cartero, contribuyendo por cada una con el cuarto<sup>165</sup> o asumir recibir tarde y mal la correspondencia, por lo que muchos consintieron abonarlo con tal de retirarlas.*

Como prueba de lo indicado nos narra en el expediente lo ocurrido un lunes por la mañana. Ese día el administrador no expuso las listas, lo que generó que en la puerta de la casa del correo se agruparan muchas personas que se acercaron al oficio de correos para ver si disponían de algún envío. Como la lista seguía sin colocarse, comenzaron las quejas, el administrador para atajarlas les hizo pasar al patio para persuadirles de la utilidad del cartero, informándoles que la retardación cesaría si se las llevaba este a sus casas o acudían a las puertas del correo para que se las entregara, pagando el correspondiente cuarto por carta. Los asistentes con tal de recoger su correspondencia aceptaban, a regañadientes, firmando la lista de entrega a domicilio.

Ante este importante conflicto, los ciudadanos almerienses se rebelaron contra esta situación, solicitando la intervención de las administraciones locales para que se cumplieran las Reales Ordenanzas, donde se dejaba claro que la entrega debía hacerse mediante listas, y que, con carácter voluntario, se podía solicitar la entrega mediante apartados o carteros, indicando que *en parte ninguna sucedía lo que en Almería<sup>166</sup>.*

Era tal el enfado del público que se plantea que no hubiese cartero, argumentando que están dispuestos para pueblos grandes por comodidad de los destinatarios que desean que se las lleven y en el caso de que fuese necesario no lo realizase el mozo Josef Pascual, por sus antecedentes.

De todo lo expuesto surgen varias preguntas, ¿por qué del interés del administrador en que las cartas se entregaran en apartados o mediante el cartero? ¿Podía tener mozo y cartero en esta administración?

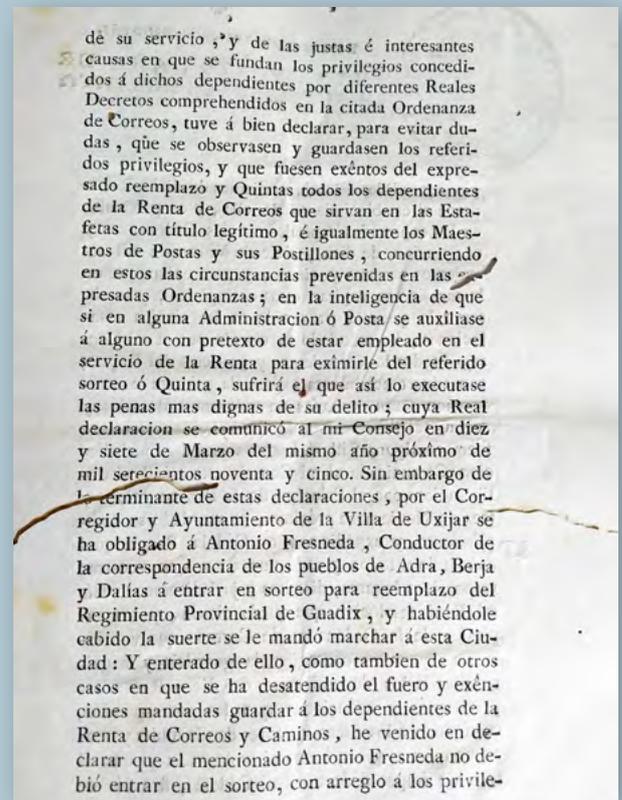
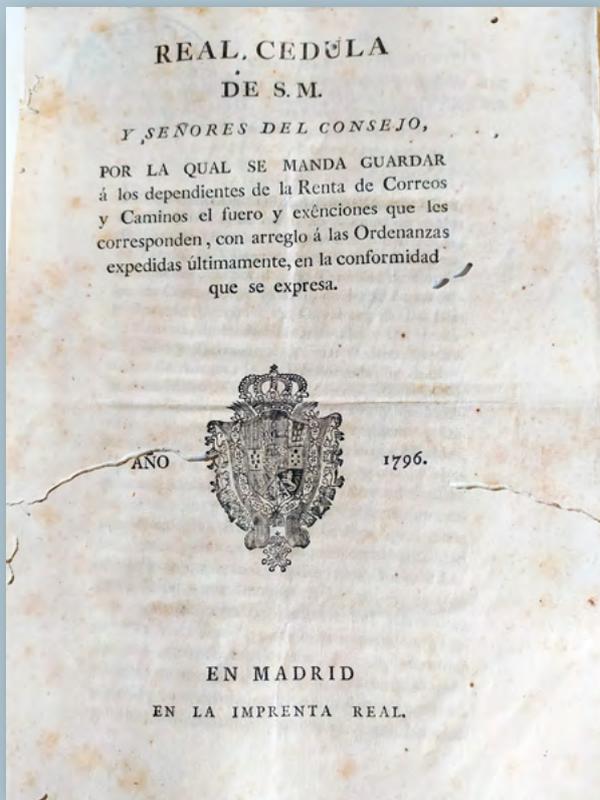
La respuesta a la primera pregunta podría estar en su interés particular, puesto que cuantos más envíos fuesen entregados mediante apartados o a domicilio, menor serían las listas que tendría que confeccionar y por ende las cartas que entregar en la administración, lo que reduciría mucho su trabajo.

En relación con la segunda pregunta hay que tener en cuenta que nuestra administración no disponía de ningún puesto de mozo, ya que si hubiese existido este lo pagaría la Renta Real, además las ordenanzas dejaban muy claro que no eran compatibles las dos funciones, el mozo *en manera alguna podrá*

---

165 Ibid., 17-18.

166 Ibid., 18.



*ser cartero al mismo tiempo, por evitar la colisión, que podría resultar de ello en perjuicio de los Valores del Oficio<sup>167</sup>, porque la confianza pública de los Oficios no está bien en manos de semejantes dependientes, y por esa razón no se les debe permitir se ingieran en el manejo de Cartas....<sup>168</sup>.*

Hemos de suponer que el administrador para compensar los servicios que les prestaba Josef Pascual, a título particular, le nombrara cartero para que sus retribuciones procedieran del cuarto que le pagaban por carta. Cuantas más entregaba más retribuciones podría conseguir y menos cartas volverían a la oficina con las que tener que hacer nuevas listas.

167 Ordenanzas que manda el Rey observar a los administradores, interventores, oficiales, carteros... 23 de julio de 1762. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo I, p 203.

168 Ibidem.

Ilustración 33. Real Cédula de S.M. y señores del consejo, por la cual se manda guardar a los dependientes de la Renta de Correos y Caminos el fuero y exenciones que les corresponde, con arreglo a las Ordenanzas expedidas últimamente, en la conformidad que se expresa. Fuente Archivo Municipal Adela Alcoer. Fotos Francisco J. Gutiérrez

En definitiva, hubo un enfrentamiento entre el pueblo de Almería y su administrador que llevó a que se realizara un expediente para obligarle a colocar las listas tal y como lo hacía el anterior administrador y lo mandaban las ordenanzas, teniendo que pagar el administrador quinientos reales de sanción por los perjuicios causados.

El segundo es una Real Cédula<sup>169</sup> de 1797 (**Ilustración 28**), como consecuencia de una incidencia que se produce con el conductor de la correspondencia de los pueblos de Adra, Berja y Dalías, Antonio Fresneda, al que se le obliga a participar en el sorteo de reemplazo del Regimiento Provincial de Guadix, siendo seleccionado para ese servicio.

Esta se redacta como consecuencia de la reclamación que él efectúa. En ella se indica que todos los dependientes de la Renta de Correos que sirvan en las estafetas con título legítimo, que era su caso, igual que los maestros de postas y postillones, están exentos de estos sorteos. Así mismo, aprovecha para recordar la obligatoriedad de cumplir con estas ordenanzas y la sanción que se impone por su incumplimiento: quinientos ducados y seis meses de cárcel en la Capital.

---

169 Copia Real Cédula de S.M. el Rey, Carlos IV de Borbón. 07-01-1797 17-01-1797.

---

# El Correo en la primera mitad del siglo XIX hasta la creación de la administración principal de tercera clase de Almería. 1857

## El correo durante la invasión francesa. 1808-1814

Con la invasión francesa se produce un cambio en la organización administrativa, Granada se convirtió en una prefectura y dependiente de esta se encontraban las subprefecturas de Almería y Baza.

El sistema postal español continúa funcionando, con las limitaciones propias de la actividad bélica, con la misma organización, con la peculiaridad de que el ejército francés disponía de su específico sistema postal, incluidas sus propias marcas.

Las cartas entre ambos países siguieron enviándose a portes debidos. Francia establece unas nuevas tarifas para la correspondencia proveniente de España mediante la entrada en vigor del Decreto Imperial de 19 de septiembre de 1806. Los envíos se recibían a través de las administraciones de cambio de Bayona, Oloron y Perpiñán.

A pesar de la situación bélica, en 1810 se publica el libro de postas en España y Portugal, en español y francés, realizado por CH. Picquet<sup>170</sup>, junto con el mapa en el que se pueden ver los caminos existentes en ese momento con la indicación de las distancias en leguas.

Siguen destacando las carreras de Madrid a Almería, por Guadix, por Baza y Úbeda, así como, la de Madrid a Vera. También podemos observar la de Granada a Dalías.

---

170 PICQUET, CH. *Livre des postes d'Espagne et de Portugal, en espagnol et en français*. París, 1810.

En el libro se enumera la carrera no montada de Murcia en dirección a Granada, que coincide con la que ya hemos visto en el itinerario de Campomanes, apareciendo dos nuevas variantes: una que pasa por Motril y la otra que lo hace por Andújar, donde figura como posta almeriense Los Vélez. (Ilustración 34).



Mapa 21. Fragmento del mapa sobre la carta de rutas postales e itinerarios de España y Portugal de Picquet<sup>171</sup>. Fuente Biblioteca Nacional de Francia. Gallica

Existe una carrera desde Perpiñán a Granada, por Barcelona, Tortosa, Valencia y Murcia, que también pasa por los Vélez (Ilustración 35).

De esta fecha existe una reseña sobre la posible localización del oficio de Correos en nuestra capital, nos la ofrece Francisco Jover y Tovar<sup>172</sup> quien la ubica en la calle Toledo, en el Mesón del Soldado, que tenía Juan de la Roa<sup>173</sup> (Ilustración 36).

Durante la ocupación francesa y en cumplimiento de una orden dada a tal efecto por el General Belair, siendo Corregidor de la ciudad Pedro de Vilches, en febrero de 1812<sup>174</sup> se encargarán las operaciones de rotulación de las calles de Almería y la numeración de sus viviendas a Luis Berruezo y Francisco Javier

Berruezo, importando la operación 2200 reales, a razón de tres reales por rótulo y un real por cada número.

Aunque el primer documento que organiza la casas y calles en Almería es el padrón de Quintas de 1775<sup>175</sup>, donde se realiza una división de la ciudad por parroquias, barrios y calles, pudiendo considerarse como el primer callejero de la ciudad, con la rotulación o numeración de las calles se efectúa la primera nomenclatura urbana de la ciudad.

Este hecho va a tener una gran repercusión en el mundo postal local, puesto que, al disponer de calles rotuladas y viviendas numeradas, los ciudadanos podían indicar a las personas que les pudieran remitir cartas su dirección completa, es decir, destinatario, calle, número, localidad y provincia. Para conseguir que esta costumbre se extendiese tuvieron que ver mucho los carteros, puesto que eran los más interesados en ello.

171 PICQUET, CH. *Carte des route de postes et itinéraires d'Espagne et de Portugal*. París, 1810.

172 JOVER Y TOVAR, F. 1810 *Almería hace cien años*. Revista de la Sociedad de Estudios Almerienses, tomo I. Cuaderno IV de agosto de 1910. Almería. p 100.

173 (1) Anuario del Comercio, de 1804 y de 1809.

174 ARCHIVO MUNICIPAL ADELA ALCO CER. A.M.AL. Legajo, 840. Doc.2.

175 ARCHIVO MUNICIPAL ADELA ALCO CER. A.M.AL. Legajo, 717. Doc.1.

Nº. 61 (b).

CARRERA NO MONTADA	ROUTE NON MONTEE	Leguas.	Litros.
De Murcia à Granada.	De Murcie à Grenade.		
Paradas. Relais.			
De Murcia à Lebrilla. . . . .		4	4
à Totana. . . . .		4	8
à Lorca. . . . .		4	12
à la Venta del Rio. . . . .		3	15
à los Velez. . . . .		4	19
à Vertientes. . . . .		4	23
à Cullar. . . . .		3	26
à Baza. . . . .		4	30
à Gor. . . . .		4	34
à Guadix. . . . .		3	37
à Diezma. . . . .		3	40
à Granada. . . . .		6.	46

Nº. 61 (c).

CARRERA NO MONTADA	ROUTE NON MONTEE	Leguas.	Litros.
De Murcia à Motril, por Granada.	De Murcie à Motril, par Grenade.		
De Murcia à Lebrilla. . . . .		4	4
à Totana. . . . .		4	8
à Lorea. . . . .		4	12
à la Venta del Rio. . . . .		3	15
à los Velez. . . . .		4	19
à Vertientes. . . . .		4	23
à Cullar. . . . .		3	26
à Baza. . . . .		4	30
à Gor. . . . .		4	34
à Guadix. . . . .		3	37
à Diezma. . . . .		3	40
à Granada. . . . .		6	46
à Albendin. . . . .		4	50
à Pinos del Valle. . . . .		2 1/2	52 1/2
à Benaudella. . . . .		4 1/2	57
à Motril. . . . .		4	61

Nº. 61 (d).

CARRERA NO MONTADA	ROUTE NON MONTEE	Leguas.	Litros.
De Murcia à Andujar, por Granada.	De Murcie à Andujar, par Grenade.		
Paradas. Relais.			
De Murcia à Lebrilla. . . . .		4	4
à Totana. . . . .		4	8
à Lorea. . . . .		4	12
à la Venta del Rio. . . . .		3	15
à los Velez. . . . .		4	19
à Vertientes. . . . .		4	23
à Cullar. . . . .		3	26
à Baza. . . . .		4	30
à Gor. . . . .		4	34
à Guadix. . . . .		3	37
à Diezma. . . . .		3	40
à Granada. . . . .		6	46
à Pinos Puente. . . . .		3	49
à Alcalá la Real. . . . .		5	54
al Caudete. . . . .		3	57
à Torre Ximeno. . . . .		4	61
à Andujar. . . . .		5	66

Nº. 109.

CARRERA	ROUTE	Leguas.	Litros.
De Perpignan à Granada, por Barcelona, Tortosa, Valencia y Murcia.	De Perpignan à Grenade, par Barcelone, Tortose, Valence et Murcie.		
De Perpignan al Bollo. . . . .		4	4
à la Junquera. . . . .		3	7
à Figueras. . . . .		3	10
à Bascara. . . . .		3	13
à Cerona. . . . .		2	15
à las Mallorquinas. . . . .		4	19
à Hostalrich. . . . .		2	21
à San - Seloni. . . . .		2 1/2	23 1/2
à Llinas. . . . .		3	26 1/2
à Mommalo. . . . .		2	28 1/2
à Moncada. . . . .		2	30 1/2
à Barcelona. . . . .		2	32 1/2
à San - Felix. . . . .		2	34 1/2
à Vallirana. . . . .		2	36 1/2
à Villafranca del Penades. . . . .		3	39 1/2
al Vendrell. . . . .		2 1/2	42
à Torre den Barra. . . . .		2	44
à Tarragona. . . . .		2	46
à Reus. . . . .		2	48
à Cambrils. . . . .		2	50
al Perello. . . . .		6	56
à la Venta de los Ajos. . . . .		3	59
à Tortosa. . . . .		2	61
à Ulldecona. . . . .		3	64
à Vinaroz. . . . .		4	68
à Torreblanca. . . . .		4	72
à Oropesa. . . . .		2	74
à Castellon de la Plana. . . . .		3	77
à Nules. . . . .		3	80
à Murviedro. . . . .		3	83
à Valencia. . . . .		4	87
à Almusafes. . . . .		3	90

à Alceira. . . . .	3	93
à San - Felipe. . . . .	3	96
à Atzaneta. . . . .	3	99
à Alcoy. . . . .	3	102
à Xixona. . . . .	4	106
à Alicante. . . . .	4	110
à Elche. . . . .	4	114
à Albuera. . . . .	3	117
à Orihuela. . . . .	2	119
à Murcia. . . . .	3	122
à Lebrilla. . . . .	4	126
à Totana. . . . .	4	130
à Lorca. . . . .	4	134
à la Venta del Rio. . . . .	3	137
à los Velez. . . . .	4	141
à Vertientes. . . . .	4	145
à Cullar. . . . .	3	148
à Baza. . . . .	4	152
à Gor. . . . .	4	156
à Guadix. . . . .	3	159
à Diezma. . . . .	3	162
à Granada. . . . .	6	168

Ilustración 34. Carreras Murcia a Granada. Fuente Biblioteca Nacional de Francia. Gallica

Ilustración 35. Carrera Perpignan a Granada. Fuente Biblioteca Nacional de Francia. Gallica

dad tenia su asiento.»

El correo solo llegaba á Almería cada ocho dias, y el porte de las cartas costaba *doce cuartos*, por cuya razón las misivas eran escasas. El ordinario de Madrid salía cada quince dias, del Meson del soldado, que en la calle de Toledo, tenía Juan de Roa (1) y llegaba hasta esta á caballo porque ni en carro ni en coche podía atravesarse la provincia que no tenía ni un solo kilómetro de carretera, siendo todos los caminos malas veredas de herradura ó los cauces de Ramblas y Rios.

Algún que otro número de la GACETA que traían para el Corregidor; y las noticias trasnochadas y lejanas evitaban á los vecinos, las ansiedades por conocer sucesos, que hoy nos martirizan convirtiendo la vida en continua ansiedad y zozobra.

Ilustración 36. Fragmento del artículo «1810 Almería hace cien años» de Francisco Jover y Tova. Fuente Biblioteca Virtual de Andalucía

En la Historia de la M.N. y M.L ciudad de Vera aparece una reseña por la que podemos conocer quién era el Administrador de la Oficina de Vera:

*En el 1801 ya existía una Oficina de Correos, dependiente de Lorca, siendo el documento más antiguo que en ella se conserva dirigido al Administrador de aquella época D. Félix Zamora Navarro, en 12 de diciembre de 1812<sup>176</sup>.*

## Los cambios en la división provincial durante el Trienio Liberal. 1820-1823

En el Trienio Liberal (1820-1823) se promueve una nueva división provincial, cuya aprobación se realizará mediante un decreto de las Cortes de 27 de enero de 1822, sancionado el día 30 del mismo mes y comunicado para su ejecución el 3 de marzo. La intención de este era que España quedara dividida en cincuenta y dos provincias.

Almería es una de ellas, en detrimento de Baza, a pesar de la oposición de los diputados de Granada. La comisión se inclina *por ella por ser villa episcopal, por la mayor población de la costa y por las razones que favorecen a los puertos de mar*<sup>177</sup>.

Según el diario de sesiones del Congreso de los diputados del 14 de enero 1822<sup>178</sup> se incluye en las provincias con tres diputados y con una población de 195505 habitantes.

El 9 de julio 1822 se publica un Real Decreto<sup>179</sup>, por parte del Ministerio de Hacienda, sobre el peso y precio de las cartas de las cincuenta y una provincias en las que está dividida la Península, con inclusión de las Islas Baleares. Esto significaba que Correos tenía en cuenta la nueva estructura provincial propuesta para determinar sus tarifas (**Ilustración 37**).

La anterior instrucción preparaba la siguiente normativa, el Decreto de 22 de agosto de 1822, que desarrolla el reglamento<sup>180</sup> en él se especifica que se establecería una administración principal en cada una de las provincias en que fue dividida la Península, con ello Almería se convertiría en una de ellas y dejaría de depender de Granada (**Ilustración 38**).

176 GARRES Y SEGURA, E. *Historia de la M.N. y M.L. villa de Vera (provincia de Almería) desde su fundación hasta nuestros días*. Vera, 1906. p 82.

177 MARTÍNEZ DIEZ, G. *Génesis histórica de las provincias españolas*. 1981, p 572. Propuesta razonada que la Comisión que presento a las Cortes y que comenzó a ser debatida el día 30 de septiembre de 1821.

178 Diario de las Sesiones de Cortes. Sesión del día 14 de enero de 1822. Núm. 111, p 1797. Congreso de los Diputados. Diario de Sesiones.

179 *Real Decreto sobre peso y precio de la cincuenta y una Provincias de España*. A.G. C. Correos. 3ª Sección. Legajo 894. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo II, p 7.

180 *Decretos aprobados por S.M. relativos a los Ramos de Correos, Portazgos y Canales. Reglamento para poner en ejecución en los ramos de Correos, Portazgos y Canales los decretos de las cortes de 6 de abril de 1812, de 8 de noviembre de 1820 y de 29 de junio de 1821, aprobados por S.M. en 19 de agosto de 1822*. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo II, p 8.

*de las cincuenta y una Provincias de España.—A. G. C.—Correos.—3.ª Sección.—Legojo 894.*

Ministerio de Hacienda.—El Rey se ha servido dirigirme el decreto siguiente:—Don Fernando VII por la gracia de Dios y por la Constitución de la Monarquía Española, Rey de las Españas, á todos los que las presentes vieren y entendiéren, sabed: Que las Cortes han decretado lo siguiente:—Las Cortes, habiendo examinado la propuesta de S. M. sobre las tarifas para el porteo de cartas, han aprobado: 1.º La carta que no llegue á seis adarmes de peso, y circule dentro de los límites de cualquiera de las cincuenta y una provincias en que está dividida la Península, con inclusión de las Islas Baleares, pagará cinco cuartos de portes. 2.º Por cada dos adarmes de aumento en peso se cargará á su porte una mitad del precio de la carta de menos de seis adarmes, reduciendo á enteros en favor de la Hacienda Nacional los quebrantos resultantes de estos aumentos, en la forma siguiente:

PESO DE LAS CARTAS.	Precio.
De menos de 6 adarmes.....	5 cuartos.
De 6 y 7 adarmes.....	8 —
De 8 y 9 adarmes....	10 —
De 10 y 11 adarmes.....	13 —
De 12 y 13 adarmes.....	15 —
De 14 y 15 adarmes.....	18 —
Cada onza.....	20 —

8.º Las provincias intermedias satisfarán los portes en proporción á sus distancias respectivas desde Madrid, y recíprocamente; y las Islas Baleares se consideran como una provincia contigua á la Costa. 9.º en todos los puntos de cada provincia se exige el mismo porte que en su Capital, así á las cartas procedentes de la provincia misma, como á las remitidas de otra cualquiera, exceptuándose solamente los pueblos expresados en la segunda parte de la base tercera del artículo 3.º Madrid veinte y seis de Junio de mil ochocientos veinte y dos.—Alvaro Gomez, Presid.<sup>te</sup> —José Melchor Prat, Diputado Secretario.—Angel de Saavedra, Diputado Secretario. Por tanto Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demas Autoridades, así Civiles como Militares y eclesiasticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar el presente decreto en todas sus partes. Tendréislo entendido para su cumplimiento y dispondreis se imprima, publique y circule:—Rubricado de la Real mano.—En Palacio á ocho de Julio de mil ochocientos veinte y dos.—Y de órden de S. M. lo traslado á V.... para su inteligencia y cumplimiento. Dios gue. á V.... muchos años. Madrid 9 de Julio de 1822.—Felipe de Sierra y Pambley.

Ilustración 37. Real Decreto sobre el peso y precio de las cartas de las cincuenta y una provincias de España. Anales de Correos. Fuente Afnet Ágora de Filatelia

En la instrucción también se crean nuevas marcas prefilatélicas para la correspondencia general, que *se marcará con un sello que indique la provincia en que ha tenido principio, y todas las Administraciones principales, Subalternas y Estafetas quedan sujetas a esta disposición con respecto a las de sus distritos, excepto la principal de Madrid. La Correspondencia provincial se marcará, sin excepción alguna, con un sello en que, además de la provincia, se indique con iniciales la administración en cuyo distrito ha tenido principio*<sup>181</sup>.

Pero este proyecto no pudo llevarse a cabo por la insurrección absolutista de julio de 1822 y la invasión de los Cien Mil Hijos de San Luis en abril de 1823. Fernando VII, el 1 de octubre de 1823, declarará nulos todos los cambios realizados por el trienio liberal, incluidos los de Correos, volviendo a la vieja división de intendencias, lo que representó que Almería no se convirtiera en administración principal hasta 54 años después, con lo que significaba para su desarrollo postal.

181 Ibid., p 9.

*Decretos aprobados por S. M. relativos á los Ramos de Correos, Portazgos y Canales.*

Reglamento para poner en ejecucion en los ramos de Correos, Portazgos y Canales los decretos de las Cortes de 6 de Abril de 1812, de 8 de Noviembre de 1820 y de 29 de Junio de 1821, aprobado por S. M. en 19 de Agosto de 1822.

Disposiciones generales.

ARTÍCULO 1.º

Se establece una Administracion principal en cada una de las provincias en que está dividida actualmente la Península, arreglándose en cuanto sea posible las demarcaciones ó distritos de dichas Administraciones á los de las provincias respectivas.

2.º

En los distritos de las Administraciones principales habrá el número necesario de Administraciones Subalternas, ó de segunda clase, que dependerán de las principales; y en los de las Subalternas el de Estafetas ó Administraciones de tercera clase, que dependerán de las de segunda.

3.º

Las Estafetas inmediatas á las Administraciones principales, dependerán de estas directamente.

4.º

La correspondencia pública se divide en *correspondencia General y correspondencia provincial.*

5.º

La *correspondencia general* es la que desde cualquiera punto de una provincia se dirige á cualquiera punto de otra.

6.º

La *correspondencia provincial* es la que desde cualquiera punto de una provincia se dirige á otro punto de la misma provincia.

1822

Los Postillones no podrán cambiar de caballos cuando se encuentran en el camino sin consentimiento de los Correos ó Viageros; y cuando estos lleguen á una parada en que no haya caballos por no estar bien montada, segun lo estipulado, podrán hacer seguir los de la inmediata, dándoles el descanso de costumbre; lo que pueden muy bien evitar los Maestros de Postas, avisando oportunamente á los Administradores de Correos el mal estado de las paradas vecinas. Palacio 22 de Agosto de 1822.—Fran.ºº Fernandez Gasco—

Ilustración 38. Decretos aprobados por S.M. relativos a los Ramos de Correos, Portazgos y Caminos. Anales de Correos. Fuente Afinet Ágora de Filatelia

## La estructura postal provincial y sus conducciones. Cabanes 1830

En 1830 se publica la «Guía General de Correos, Postas y caminos del Reino de España, con un mapa itinerario de la península» de Francisco Xavier de Cabanes. Por primera vez vamos a conocer cómo se organiza el servicio postal en el interior de nuestra provincia, siendo una guía muy completa donde se detallan las diferentes conducciones.

Almería aparece como agregada a la administración principal de Granada junto a Baza, Guadix, Alcalá la Real y Ugíjar. Vélez-Rubio y Vera son agregadas a Murcia. También se detalla la carrera de Madrid a Úbeda, Guadix y Almería, teniendo como postas almerienses Fiñana, Doña María, Alcubillas, Gádor y Almería.

Hay un detalle importante en la descripción de esta carrera y es que por primera vez se habla de que el camino de Guadix a Almería se realiza mediante carruaje.

**ARTÍCULO TERCERO.**  
*Carrera de Madrid á Ubeda, Guadix y Almería.*

Leg. comun.		Leg. comun.	
de un punto á otro	Med. á cada punto	de un punto á otro	Med. á cada punto
De Madrid á la Carolina: véase la carrera principal del artículo 1.º de este cap. 4.º (pág. 103 y 104) leguas. . . . .		á Pedro Martínez. . . . . 2 61	
	» 43½	á Tonelas. . . . . 2 63	
De la Carolina á Vilches. . . . .	3 46½	á Benalúa. . . . . 1 64	
á Marmol. . . . .	3 49½	á Guadix. . . . . 1 65	
á Ubeda. . . . .	4 50½	al Ventorrillo del Barranquillo. . . . .	3 68
á Jodar. . . . .	3 53½	á Fiñana. . . . . 2 70	
á Cabrilla. . . . .	3½ 57	á Doña María. . . . . 2 72	
á la Alamedilla. . . . .	2 59	á Alcubillas. . . . . 2 74	
		á Gador. . . . . 3½ 77½	
		á Almería. . . . . 2½ 80	

**NOTA.** Esta carrera es montada hasta la Carolina, de aquí á Guadix de herradura, y de Guadix á Almería de carruaje.

Ilustración 39. Carrera de Madrid a Almería por Úbeda y Guadix. Fuente Libros en Google Play



La incorporación de Alcubillas, pedanía perteneciente al municipio de Gérgal, como posta se debe a que se efectúa una mejora en el trazado de la carrera consistente en levantar un puente en este sitio<sup>182</sup>.

Para proceder a la distribución del correo de nuestra provincia se crea un entramado de conducciones transversales de la correspondencia.

Ilustración 40. Puente del Camino Real que unía Almería y Granada. Está situado sobre el Barranco de la Loma Marqués. Fotografía María Dolores Gutiérrez Aparicio

182 ARCHIVO MUNICIPAL ADELA ALCOECER. Documento AMAL legajo, 840. Doc. 2.

A continuación (ver tabla), podemos ver un resumen de conducciones de la Guía General de Correos, Postas y Caminos de Cabanes según su punto de origen.

Además, existen otras conducciones transversales de correspondencia en la que participan localidades de nuestra provincia, como son la de Murcia a Vera y de Baza a Tíjola.

Con relación al camino transversal de Murcia a Granada por Lorca, Baza y Guadix en la Guía nos indica:

*Corre este camino de N.E. á S.O. desde Murcia hasta Granada. Pasa por Totana, Lorca, Vélez Rubio, Baza y Guadix. La parte construida de este camino consiste en pequeños trozos, uno a la salida de Murcia y otro desde Iznalloz a Granada. Sin embargo, está transitable para ruedas, aunque con algunas dificultades en los tiempos muy lluviosos. Pasa por el Puerto de Vertientes, y atraviesa los ríos Segura al salir de Murcia,*

Mapa 22. Fragmento del mapa<sup>183</sup> de Cabanes de 1829 con las conducciones dentro de nuestra provincia. Fuente Biblioteca Digital Real Academia de la Historia

Correos	Administraciones principales	T
	Administraciones agregadas	A
Postas	Carreras montadas para viajar en ruedas	—
	Carreras montadas para viajar á la ligera	—
	Paradas de postas	•••••
	Generales	—
Caminos	De segundo orden	—
	De orden inferior	—
Limites	De reinos de reinos	+ + + +
Nota	Los números que se advierten en las carreras de posta indican las leguas de una especie que hay de una parada á otra.	



183 CABANES, F.J. 1830. Mapa itinerario de los reinos de España y Portugal dedicado al Rey N. S. D. Fernando VII de Borbón. Por medio de su primer Secretario de Estado y del Despacho el Escmo. Sr. D. Manuel Gonzalez Salmon y formado por el Brigadier de Infantería de los reales Ejércitos D. Francisco Javier de Cabanes. Madrid, 1830.

Inicio	Final	Recorrido	Transporte
<b>Almería</b>	Mojácar y Vera hasta el Puerto de las Águilas	Rioja, Tabernas, Lucainena de las Torres, Mojácar, Vera, Pulpí, Puerto de las Águilas	Carruaje
	Velezrubio y Velezblanco	Rioja, Tabernas, Uleila, Albanchez, Albox, Cortijada de la Boca del Saliente, Velezrubio, Velezblanco	Carruaje hasta Uleila y de ahí a Velezrubio en herradura
	Motril	Adra, Arbuñon, Guarchos y Motril	Herradura
	Granada por Lanjarón	Roquetas, Dalías, Adra, Arbuñon, Torbiscón, Orjiba, Lanjarón, Dúrcal, Padul, Granada	Herradura
	Purchena	Tabernas, Senés, Purchena	Carruaje hasta Tabernas y de ahí herradura
	Baza	Gádor, Alcubillas, Aulago, Caniles, Baza	Carruaje hasta Alcubillas y de aquí herradura
	Baza	Fiñana, Gor, Baza	Carruaje
	Cabo de Gata	Directa	Herradura
	Laujar	Dalías, Berja, Laujar	Carruaje
	Laujar	Benahadux, Alhama, Instinción, Alfondón, Laujar	Carruaje
	Laujar	Dalías, Berja y Laujar	Herradura
	Ugíjar	Dalías y Berja	Herradura
<b>Guadix</b>	Vera y Mojácar	Baza, Oria, Albox, Zurjena, Vera, Mojácar	Carruaje hasta Baza, de aquí a Vera herradura
	Puerto de las Águilas	Baza, Velezrubio, Lumbreras, Puerto de las Águilas	Carruaje hasta Velezrubio y de aquí en herradura
	Velezrubio	Baza, Cúllar, Chirivel y Velezrubio	Carruaje
	Huésca	Puerto Lumbreras, Velezblanco y Huésca	Carruaje
	Ugíjar y Adra	Toreira, Laroles, Ugíjar, Berja y Adra	Camino es de herradura y malísimo. Lo conducía León de Fresneda
	Purchena	Baza, Cortijo de Jauca, Purchena	Carruaje hasta Baza y herradura hasta Purchena
<b>Granada</b>	Guadix, Baza y Velezrubio	Guadix, Baza y Velezrubio	Carruaje
	Adra	Padul, Dúrcal, Lanjarón, Órgiva, Torbiscón, Arbuñon, Adra	Herradura
	Almería	Por Guadix	Carruaje
<b>Motril</b>	Adra	Guachos y Adra	Herradura
<b>Ugíjar</b>	Adra	Berja y Adra	Herradura y malísimo
<b>Lorca</b>	Vera	Campo de Pulpí, Vera	Carruaje. Servida por Melchor López Cervantes
	Baza	Puerto Lumbreras, Vélez-Rubio, Chirivel, Cúllar y Baza	Carruaje
	Huésca	Puerto de Lumbreras, Vélez- Blanco, Huésca	Carruaje

*Farde y Genil en el reino de Granada. Sus posadas principales se hallan situadas en los pueblos de transito ya expresados, y tiene de longitud 45 leguas*<sup>184</sup>.

Para hacernos una idea gráfica, de la mayoría de estas conducciones, podemos verlas en el mapa «itinerario de los reinos de España y Portugal dedicado al Rey N. S. D. Fernando VII de Borbón. Por medio de su primer secretario de Estado y del Despacho el Excmo. Manuel González Salmon y formado por el Brigadier de Infantería de los reales Ejércitos Francisco Javier de Cabanes». 1829 (Mapa 22).

En esta guía se detallan los administradores existentes en 1830 de las tres cajas de nuestra provincia en ese momento. De Almería es Antonio María Aguilar que además dispone de un interventor que es Francisco Vita, en Vera Félix María Zamora y en Vélez-Rubio Fernando Guirado y Motilla.

Hasta este momento hemos encontrado pequeñas referencias sobre la actividad de la mujer en el mundo postal, las «correos» de Portugaleta o las posibles maestras de posta de Vélez-Blanco y Almería. En esta guía conoceremos con detalle los puestos que eran realizados por mujeres en ese momento.

Con la función de administradoras de una estafeta agregada aparecen dos; la primera, en las Rozas, Marcelina Ramos y la segunda, en Sarrià, Josefa de Neira.

Como conductores de travesía dependientes de las administraciones principales de Correos nos encontramos con las encargadas de Alicante a Murcia Francisca García, de Soria a Lodaes Martina Hernández y de Zaragoza a Barbastro Bernarda la Rosa.

Por último, con las tareas de encargadas de las postas por esta Compañía, a quienes la misma ha cedido los fueros y preeminencias que le corresponden a los maestros de postas, si nos aparecen muchas más: Las de la localidad de Lozoyuela la Viuda de Miguel Vargas. Ameyugo Petra Tapia de Redal. Bujarrabal Mónica Rojo. Lodaes María Adradas. Venta de Sta. Lucía Dionisia Alfranca. Tarancón Josefa Sainz. Almenara la viuda de Vicente Campos. Tobarra Ana Sánchez. Villarta Claudia Moreno. Venta de Cárdenas Josefa Verdejo. Móstoles Simona Vargas. Navalcarnero Martina Correos. El Bravo María Gutiérrez. Sotocochinos Liboria Saldaña. Tordesillas Catalina Salgado. Navallo María López y, por último, en Villarodrigo la viuda de Juan de Dios López.

De esta información se desprende que, aunque había presencia femenina, la misma era muy escasa y centrada en la actividad de maestras de postas.

---

184 CABANES, F.J. *Guía general de correos, postas y caminos del Reino de España: con un mapa itinerario de la Península*. Madrid. Imp. de Miguel de Burgos, 1830, p. 95.

## Almería se confirma como provincia. 1833

Por Real Decreto de 30 de noviembre de 1833 España queda dividida en 49 provincias, siendo Almería una de ellas. Sin embargo, Correos continuará distribuyendo la correspondencia a través de su estructura propia, no realizando ninguna modificación para adaptarse a esta nueva organización. Por ello, a efectos postales no es considerada como administración principal y continúa dependiendo de Granada.

Según Francisco Gilabert y Horario Pedraza<sup>185</sup>, sobre 1834 se crea la cuarta oficina de Almería, en Adra, como subagregada o del quince por ciento de Granada, aunque administrativamente ya dependía de Almería.

Ramón Cortes de Haro<sup>186</sup> vicepresidente de FIFIAN<sup>187</sup> y presidente de la Sociedad Filatélica Sevillana, en relación con Adra, indica que se conoce una marca lineal en rojo que se usa de 1834 a 1842.

Las marcas de origen que se utilizaron entre 1800 y 1842 nos mostrarán el nombre de la administración junto con la demarcación a la que pertenece.

ADRA  
AND. BAJA

Ilustración 41. Marca de «ADRA. AND. BAJA». Reproducción manual realizada por M.<sup>a</sup> Dolores Gutiérrez Aparicio



Carta 7. De Adra a Tarragona de 9 de enero 1835. Marca «Adra/And. Baja» y porteo de cuño de 13 cuartos. Fuente Historiapostalnet

185 GILABERT, F. y PEDRAZA, H. *Oficinas postales no granadinas dependientes de la administración principal de Correos de Granada, siglos XVII y XIX*. Web de la Sociedad Filatélica y Numismática de Granada. Enero de 2103.

186 CORTES DE HARO, R. *Contribución al estudio de la historia postal de Granada, Prefilatelía. Trabajo publicado en el Catálogo de Santa Fe «Granada 82-92»*. Volumen 10. Editado por la Excm. Diputación Provincial de Granada en 1991. Fuente Web de la Sociedad Filatélica y Numismática Granadina. p 209.

187 Federación de Sociedades Filatélicas de Andalucía.

## Reestructuración de las Administraciones. Bernardo Espinalt. 1835

En 1835 se produce un nuevo cambio en la organización de Correos que podemos conocer a través de la obra titulada «Dirección General de Cartas en forma de diccionario para escribir a todas las ciudades» de Bernardo Espinalt y García. En ella se indica que son treinta y cuatro las administraciones principales. Almería aparece como una de las 348 agregadas y sigue dependiendo de Granada con el sello de «Andalucía Baja».

Se realiza una demarcación de partidos de Correos y se asignan los sellos que se usarán en sus respectivas administraciones, para distinguir y señalar los pliegos y cartas de la correspondencia que salen de las mismas.

El sello de «Andalucía Baja» lo usarán las administraciones de: Alcalá de Guadaíra, Alcalá la Real, Algeciras, Almería, Antequera, Aracena, Ayamonte, Baza, Cantillana, Carmona, Cartaya, Coín, Écija, Gibralforte, Granada, Guadix, Huelva, Lebrija, Lepe, Lusiana, Málaga, Marchena, Marbella, Morón, Niebla, Osuna, Palma del Río, Ronda, San Lúcar la Mayor, San Roque, Trigueros, Vélez Málaga, Utrera y Ugíjar.

<i>Adms. princ.</i>	<i>Administraciones agregadas.</i>	<i>Días en que entran los correos.</i>	<i>Días en que salen id.</i>	<i>Dists. de las princ.</i>	<i>Id. de la corte.</i>
GRANADA.	Alama. . . . .	Domingos y Miércoles.	Lunes y Jueves. . . . .	7	75
	Motril. . . . .	Miércoles y Domingos.	Jueves y Lunes. . . . .	11	79
	Almeria. . . . .	Lunes y Jueves. . . . .	Lunes y Viernes. . . . .	24	92
	Padul. . . . .	Martes y Sábados. . . . .	Lunes y Jueves. . . . .	3	74

Ilustración 42. Días de llegada y salida de la correspondencia de Almería. Fuente Wikipedia. La enciclopedia libre

La correspondencia para Almería entraba los lunes y jueves. Salía los lunes y viernes.

Vélez-Rubio y Vera son agregadas de Murcia. Usaban el sello de «Murcia» junto con: Alhama, Almansa, Ayora, Cartagena, Cieza, Elche, Hellín, Jorquera, Lorca, Mahora, Montealegre, Muela, Murcia, Orihuela, Totana, Tobarra y Yecla.

En el siguiente cuadro podemos ver los días en los que entraba la correspondencia y salía de estas dos cajas.

En el libro también se detallan todas las localidades asignándole una caja a cada una de ellas. Las de nuestra provincia quedan distribuidas entre las siguientes cajas:

<i>Adms. princ.</i>	<i>Administraciones agregadas.</i>	<i>Días en que entran los correos.</i>	<i>Días en que salen id.</i>	<i>Dists. de las princ.</i>	<i>Id. de la corte.</i>
MURCIA.	Zierza. . . . .	Jueves y Domingos. . .	Jueves y Domingos. . .	7	70
	Carabaca. . .	Lunes y Viernes. . . .	Martes y Sábados. . . .	14	77
	Mula. . . . .	Lunes y Viernes. . . .	Martes y Sábados. . . .	7	70
	Velez-Rubio.	Domingos y Miércoles.	Lunes y Jueves. . . . .	19	82
	Totana. . . .	Miércoles y Domingos.	Lunes y Jueves. . . . .	8	71
	Alama. . . . .	Lunes y Jueves. . . . .	Miércoles y Domingos.	6	69
	Vera. . . . .	Martes y Viernes. . . .	Martes y Sábados. . . .	21	84

– **Almería.** Alboloduy, Alhabia, Alhama la Seca, Alsodux, Benahaduz, Enix, Gádor, Gérgal, Illar, Instinción, Lubrín, Nacimiento, Níjar, Olula de Castro, Pechina, Rágol, Roquetas de Mar, Santa Cruz de Marchena, Sorbas, Tabernas, Terque, Turrillas y Vícar.

– **Granada.** Adra, Albánchez, Alcolea, Almócita, Beires, Berja, Canjáyar, Dalías, Fondón, Laroles, Laujar, Lucainena, Padules, Paterna, Santa Fe, Senés y Sufí.

– **Murcia.** Abla, Abrucena, Albox, Alcudia de Monteagud, Arboleas, Armuña, Bédar, Benizalón, Cantoria, Chercos, Chirivel, Cóbdar, Fines, Fiñana, Huércal-Overa, Laroya, Lúcar, María, Olula del Río, Oria, Partaloa, Purchena, Serón, Sierro, Somotín, Tahal, Turre y Vélez-Blanco.

– **Lorca.** Pulpí, Mojácar, Cuebas de Vera y Antas.

Ilustración 43. Días de llegada y salida de la correspondencia Vélez-Rubio y Vera. Fuente Wikipedia. La enciclopedia libre

268

MADRID PARA GUADIX Y ALMERIA.

<i>Camino de Rueda.</i>		<i>Para Baza y Huescar hasta</i>	
Se siguen los caminos de Cadiz hasta		Guadix. . . . .	77
Bañen. . . . .	47	Aquí se aparta el camino á	
como está al folio 264.		Gor. . . . .	3
Aquí se toma el camino á la izquierda para Granada hasta		84 Baza. . . . .	4
Pinos de la Puente. . . . .	68	91 Huescar. . . . .	7
como está al folio		<hr/>	
Aquí se toma á la izquierda á		<i>Para Montiel hasta</i>	
Aisnaloz. . . . .	3	Alhambra. . . . .	31
Venta de Darro. . . . .	3	Como está en el camino de Madrid por Alcazar.	
77 GUADIX. . . . .	3	Aquí se aparta el camino á Villanueva de los Infantes. . . .	4
Caniles. . . . .	4	36 Montiel. . . . .	1
Gergar. . . . .	4		
Venta del Nacimiento. . . . .	3		
91 ALMERIA. . . . .	3		
Puerto de mar.			

Ilustración 44. Camino de rueda de Madrid para Guadix y Almería. Fuente Biblioteca de la Universidad Complutense de Madrid

En el diccionario van a aparecer los principales caminos que nos van a afectar. Desde Madrid a Almería se detallan tres caminos:

- **El primero es de ruedas**, ya conocido, que pasa por Guadix antes de llegar a Almería. Las postas almerienses por el que transcurre son Gérgal y la Venta de Nacimiento (**Ilustración 44**).
- **El segundo es de herradura (Ilustración 45)**, que pasa por Baza y que sigue utilizando también las postas de Gérgal y Venta de Nacimiento. Además, continúa apareciendo el camino desde Huéscar a Vélez-Blanco. Se crea uno nuevo de Almería a Vélez-Rubio que transcurre por Rioja, Tabernas, Albánchez y Albox, más directo del que ya existía.
- **El tercero es de herradura (Ilustración 46)**, que también pasaba por Guadix, siendo sus postas Fiñana, Venta de Doña María, Boludui, Alcui y Santa Fe. Desde Guadix también sale un camino que va a Ugíjar y Adra, sirviendo a su paso la localidad de Berja.

MADRID PARA BAZA Y ALMERIA.	
<i>Camino de herradura.</i>	
Se ha de ir por el camino de Málaga que está al fól. 270 hasta La Venta de Quesada.....	25
Aqui se toma el camino á la izquierda á	
La Mingranilla .....	2
<i>Rio Azuer, puente.</i>	
Ermita del Santo Cristo del Valle de Santa Elena.....	2
32 ALCUBILLAS.....	3
<i>Rio Jabalon, puente.</i>	
Cozar.....	2
Torre de Juan Abaz.....	2
<i>Rio Guadalen, puente.</i>	
Venta Quemada.....	2½
Venta Nueva.....	½
Sierra Morena, puerto de San Esteban y se pasa.	
<i>Reino de Jaen.</i>	
Villanueva del Arzobispo.....	5
<i>Rio Guadalquivir, puente.</i>	
50 QUESADA.....	6
Hinojares.....	3
Zujar.....	5
60 BAZA.....	2
<i>Rio Guadalentin, puente.</i>	
Caniles.....	1
Gergar.....	7
Venta del Nacimiento.....	3
<i>Rio de Almeria, puente.</i>	
72 ALMERIA.....	4
<i>Puerto de mar.</i>	
<hr/> <i>Desde Huescar.....</i> 42½ <i>48½ á Velez Blanco.....</i> 6 <hr/>	
<hr/> <i>Desde Montiel á.....</i> 36 <i>37 Solabraña.....</i> 1 <i>Como está al folio 268 en el camino de Guadix y Almeria.....</i> <i>Desde Almeria á</i> <i>Rioja.....</i> 2 <i>Tabernas.....</i> 3 <i>Albánchez.....</i> 6 <i>Albox.....</i> 2 <i>Velezrubio.....</i> 5 <hr/>	

Ilustración 45. Camino de herradura de Madrid para Baza y Almería. Fuente Biblioteca de la Universidad Complutense de Madrid

MADRID PARA UBEDA,  
y otro camino para Guadix y Almería.

*Camino de herradura.*

Se ha de ir por el camino de Málaga que está al fólío 271 hasta Valdepeñas . . . . .	31	Otro camino para Guadix hasta la venta y ermita de los Santos . . . . .	39
Aquí se aparta el camino y se toma á la izquierda á Torre Nueva . . . . .	2	Aquí se aparta el camino á la izquierrda á El Castellar de la Orden . . . . .	2
Venta Quemada . . . . .	4	Venta de Guadalimar . . . . .	2
Venta y ermita de los Santos, puerto de San Sebastian y se pasa . . . . .	2	47 Torre de Pedro Gil . . . . .	4
<i>Reino de Jaen.</i>		<i>La puente ancha en el Rio Guadalquivir . . . . .</i>	
Venta de los Arguillos . . . . .	3	Venta de las Guardas . . . . .	1½
Puente vieja en el rio Guadalimar		Id. de Carbajal . . . . .	1
45 UBEDA . . . . .	3	52½ Solera . . . . .	1
Venta de las Guardas . . . . .	2	Fuenteleido . . . . .	1
Cabrilla . . . . .	2	El Ajo . . . . .	1
Alamedilla . . . . .	2	Guarda Ortuna . . . . .	1
Fanales . . . . .	3	Cortes . . . . .	1
Benalúa . . . . .	1½	58½ Guadix . . . . .	2
57 GUADIX . . . . .	1½	<i>Desde Guadix á Ujijar y Adra.</i>	
Fiñana . . . . .	5	Torreira . . . . .	1½
Venta de Doña Maria . . . . .	2	Laroles . . . . .	1½
Boludui . . . . .	2	Ujijar . . . . .	2
Alcui . . . . .	2½	Beja . . . . .	3
Santa Fé . . . . .	1½	14 Adra . . . . .	2
72 ALMERIA . . . . .	8		
<i>Puerto de mar.</i>			

Ilustración 46. Camino de herradura de Madrid para Úbeda y otro camino para Guadix y Almería. Fuente Biblioteca de la Universidad Complutense de Madrid

MADRID PARA UJIJAR, GRANADA  
y otras villas grandes de las Alpujarras.

<i>Camino de herradura.</i>		<i>Para Alhama y Velez Málaga hasta</i>	
Se ha de ir por el camino anterior de Málaga hasta Linares . . . . .	47	Campotejar . . . . .	59½
Aquí se toma á la izquierda á Lupion . . . . .	2	Aquí se aparta el camino á la derecha á Pinos de la Puente . . . . .	4
Begijar . . . . .	½	Venta de Lachar . . . . .	1
Rio de Guadalquivir y puente del Obispo . . . . .	1	El Turro . . . . .	2
53½ LARMARCHA . . . . .	3	71½ Alhama . . . . .	5
Venta de la Oya . . . . .	2	Venta de la Viñuela . . . . .	3
El Ventorrillo, rio y puente de Arenas . . . . .	2	76½ Velez Málaga . . . . .	2
59½ CAMPOTEJAR . . . . .	2	<hr/>	
Benalua . . . . .	2	Desde la venta de Lachar . . . . .	64½
		66½ Santa Fe . . . . .	2
		<hr/>	
Venta del Puerto . . . . .	1	<i>Para Adra hasta</i>	
Puente de Cuevillas en el rio Beiro	2	Orguiva . . . . .	47½
62½ GRANADA . . . . .	2	Torbiscon . . . . .	2
El Paul . . . . .	3	A Buñós . . . . .	2
Durcar . . . . .	½	80½ Adra . . . . .	2
Talar . . . . .	½	<hr/>	
Veznar . . . . .	1	<i>Para Bejar y Dalías hasta la</i>	
Tablete . . . . .	1	Venta de Torbiscon . . . . .	76½
Lanjaron . . . . .	1	79½ á Bejar . . . . .	3
Orguivar . . . . .	2	81½ Dalías . . . . .	2
Venta del Torbicon . . . . .	2		
79½ UJIJAR . . . . .	2		

Ilustración 47. Madrid para Ujijar, Granada y otras villas grandes de las alpujarras. Biblioteca de la Universidad Complutense de Madrid

CAMINOS DE RUEDA Y HERRADURA  
que atraviesan de unas ciudades á otras de

ESPAÑA.

Desde aquí se han de leer las dos columnas seguidas, y á continuación de varias carreras se ponen entre rayas las que se apartan para otras ciudades y villas grandes, se omiten en muchas de ellas varios logarritos y solo se citan los principales.

En esta impresión se omiten las carreras que de las capitales del reino venian á Madrid, por hallarse duplicadas, como se puede ver por las que salen de la Corte á las capitales de las provincias.

<i>Cádiz para Utrera, Osuna, Granada, Baza, Guadix, Lorca y Cartagena.</i>	<i>Alicante y Murcia para Granada.</i>	<i>Valencia para Granada.</i>
<i>Camino de rueda.</i>	<i>Camino de rueda.</i>	<i>Camino de rueda.</i>
Puerto de Santa Maria..... 2	Elche..... 4	El camino de Valencia para Murcia que está al folio 299 hasta Fuente de la Higuera..... 15
Jerez de la Frontera..... 2	Albatera..... 3	Alcaudete..... 3
Venta de la Vizcaina..... 5	9 Orihuela..... 2	<i>Reino de Murcia.</i>
Id. de la Alcantarilla..... 4	<i>Rio de Mureta.</i>	Yecla..... 3
17½ Utrera..... 2	13 Mureta..... 4	23 Jumilla..... 2
El Arrabal..... 4	<i>Rio Segura, puente.</i>	Venta del Indio..... 3
Puebla de Cazalla..... 4	Alcantarilla..... 1	<i>Rio Segura, puente.</i>
26 Osuna..... 3	Lebrilla..... 3	Calasparra..... 4
La Pedrera..... 3	Totana..... 4	Carabaca..... 4
La Alameda..... 4	25 Lorca..... 4	Venta de Sabina..... 4
El Ventorrillo..... 4	Lumbreras..... 5	Velez el Blanco..... 4
Loja..... 3	La Venta Nueva..... 2	La Venta de Martin Serrano... 4
Venta de Lachar..... 4	<i>Reino de Granada.</i>	50 Huescar..... 4
48 Granada..... 4	Velez Rubio..... 3	Baeór..... 4
Isnallóz..... 5	Chiribel..... 3	Venta del Baul..... 4
Venta de Darro..... 4	Lebrilla..... 3	62 Guadix..... 4
60 Guadix..... 3	Cullar de Baza..... 4	Venta de Darro..... 3
Venta del Baile..... 4	44 Baza..... 4	Isnallóz..... 4
67 Baza..... 3	Venta del Baul..... 3	74 Granada..... 5
Cullar de Baza..... 4	Id. del Guor..... 1	
Chirivel..... 4	51 Guadix..... 3	
Velez Rubio..... 3	La Venta de Darro..... 3	
Cumbreras..... 5	Isnallóz..... 5	
86 Lorca..... 3	Venta de Daifon..... 3	
Fontana..... 4	64 Granada..... 2	
Fuente del Alamo..... 5		
98 Cartagena..... 3		

Ilustración 48. Camino de ruedas de Cádiz a Cartagena y camino de ruedas de Alicante a Granada. Biblioteca de la Universidad Complutense de Madrid

Desaparece el camino de Madrid a Vera y se crea el de Madrid para Ugijar, Granada y otras villas grandes de las Alpujarras. En él se sirve Adra a través de Órgiva y desde la Venta de Torbizcón Berja y Dalías (Ilustración 47).

Nos detalla un camino que saliendo de Cádiz transcurre por Utrera, Osuna, Granada, Baza, Guadix, Lorca y Cartagena, se realiza mediante un vehículo de ruedas y una vez que llega a Baza se dirige a Chirivel y Vélez-Rubio. Otro camino es el que procede de Alicante y Murcia para Granada, también de ruedas, vuelve a transitar por Chirivel y Vélez-Rubio. Por último, el que proviene de Valencia con destino a Granada, que pasa por la localidad de Vélez-Blanco (Ilustración 48).

Según aclaración sobre estos caminos de rueda y herradura que atraviesan de unas ciudades a otras nos indica que no se especifican sus jornadas, *porque cada uno las arregla como mejor le acomoda; pero las regulares por los carruajeros, caleseros y arrieros son de siete u ocho leguas al día, poco más o menos, y también según la estación del tiempo*<sup>188</sup>. Esto representaba realizar treinta y cinco a cuarenta kilómetros.

188 ESPINALTY GARCÍA, B, *Dirección General en cartas de forma de diccionario para escribir a todas las ciudades, villas...* Madrid 1835, p 298.

## Mejora de la periodicidad de los correos de Almería

A pesar de este aumento de los intercambios de la correspondencia, la periodicidad en la recepción y envío de la correspondencia no había sufrido cambios, por ello se convierte en el siguiente elemento a mejorar.

En 1836 se decide aumentar el número de correos entre Almería y Granada. Para ello, el 12 de marzo de ese año se realiza una convocatoria<sup>189</sup> para el establecimiento de ocho medias postas con el objetivo de que salgan y vuelvan a Almería de Granada tres correos por semana. La conducción sería de Granada a Huétor, Diezma, Guadix, Fiñana, Nacimiento, Gádor y Almería.

Esto representó una mejora sustancial en la calidad del servicio que se prestaba, facilitando el intercambio de comunicaciones. Dada la repercusión que dicho cambio representaba para el público, la administración de Almería informa<sup>190</sup> de los horarios de salida y de llegada de las tres expediciones.

Por estos documentos sabemos que en esta fecha era administrador de Almería Santiago Scheidnagel.

Hay una anécdota sobre su nombramiento, se trata de una solicitud de rectificación de un artículo<sup>191</sup> apócrifo<sup>192</sup> aparecido en el número 25 del Jorobado que se le atribuye a Antonio Delgado y Antón, en el que se pone en duda los méritos de Scheidnagel para acceder a la plaza de administrador de Correos de Almería, pero que según indica en la rectificación Delgado los méritos:

*«...son reales y verdaderos pudiéndose vanagloriar de ser uno de los buenos y más decididos patriotas de Almería, por cuya opinión sufrió las más tenaces persecuciones en los pasados años, las sufrió toda su familia hasta su octogenario padre que después de haber perdido un brazo en defensa de la patria, se vio sumido en un calabozo por esos mismo sectarios del obscurantismo únicos que pueden criticar tal nombramiento, puede alegar otras muchas cosas, aunque no la de ser cesante pues no ha obtenido empleo en tiempo de Calomarde ni en toda la época pasada en que hubiera visto su cabeza, como la mía, con gusto sobre un patíbulo»*

189 Boletín oficial de Almería. 13-3-1836, número 134. Biblioteca digital Diputación de Almería.

190 Boletín Oficial de la Provincia de Almería, 2-4-1836, número 140. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.

191 Boletín Oficial de la Provincia de Almería, 6-4-1836, número 141. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.

192 Que no es auténtico o no es obra de la persona a la que se atribuye.

### *Administración de Correos de Almería.*

Debiéndose poner en ejecución desde 1.º del próximo Abril la triple comunicación semanal acelerada, en la carretera transversal de Andujar á Granada y á esta Capital, enlazada con la de la carretera general de Cádiz á Madrid, según el Itinerario aprobado por la Dirección general del ramo, se hace saber: se admitirán cartas hasta media hora antes de la salida de los respectivos correos, la que se verificará

Los lunes á las ocho de la noche:

» Miércoles á las cuatro de la tarde.

» Viernes á las doce de la noche.

Quedando para el siguiente correo las que no lleguen á la hora preñada

Los correos deberá llegar á esta Capital.

Los lunes á las seis de la mañana.

Los miércoles á las ocho de idem.

Viernes á las tres de la tarde.

La entrega de las cartas que traigan se verificará sin mas demora que el tiempo mas preciso para las operaciones del despacho; advirtiéndose, que las que se reciban los viernes se entregarán solo, las fraucas, apartados, y las correspondientes; á

las Estafetas inmediatas; verificándose en la mañana siguiente las de la lista, si el tiempo no permite que se verifique en la tarde anterior. Y para que llegue á noticia de todos se fija el presente aviso en Almería á 29 de Marzo de 1836.  
*Santiago Scheidnagel.*

Ilustración 49.

Información al público sobre los tres correos semanales, con sus correspondientes horarios, publicada mediante BOA de fecha 2 de abril de 1836, número 140. Biblioteca digital de la Diputación de Almería

Ilustración 50.  
Boletín Oficial de  
la Provincia de  
Almería. Sábado 22  
de mayo de 1841.  
BOPA. Miércoles 30  
de junio de 1841,  
número 748. Fuente  
biblioteca digital  
de la Diputación de  
Almería

Debiendo establecerse de orden del Gobierno una nueva línea de Postas, desde Bailen á Granada y Málaga pasando por Jaen, Loja y el Colmenar, y otra de medias Postas desde Granada á Almeria pasando por Guadix para conducir las correspondencias de estas cuatro capitales y sus adyacentes, se admitirán proposiciones para las contratas que deben celebrarse en esta Administración principal de Correos el día cinco del próximo Junio á las doce de su mañana, tanto para cada una de estas líneas en su totalidad, como por paradas separadas segun pueda acomodar mejor á los interesados, para cuyo efecto estará de manifiesto el pliego de condiciones en la citada Administración hasta dicho día; advirtiéndose que en igualdad de precios serán preferidas las proposiciones que abracen mayor número de paradas. Granada 17 de Mayo de 1841.—El Visitador comisionado por el Gobierno, *Casimiro Leonor*.

#### CORREOS.

Cuando los pueblos desean el verdadero progreso en todos sentidos, y cuando un gobierno ilustrado y liberal se desvela en proporcionarles todo aquel compatible con las circunstancias y el estado de la nación, ciertamente no podía desatender la rapidéz en las comunicaciones, fuente de las mas necesarias y principales para la prosperidad pública: el Sr. Director general de la renta persuadido de esta verdad, y del atraso con que en esta capital se recibia la correspondencia, ha establecido tres comunicaciones semanales de Madrid á esta, via de Bailen, las ique estando perfectamente bien conuinadas, traerán y llevarán juntamente con aquella la correspondencia general: estas comunicaciones tendrán principio desde 1.º del próximo Julio llegando á esta capital todos los *Martes, Viernes, Domingos*, á las 7 de la mañana, y saldrán de aquí los *Lunes, Miércoles, Viernes*, á las 5 de la tarde.

Lo que se avisa al público para su satisfacción y gobierno.

La correspondencia se repartirá y entregará tan luego como las operaciones del Despacho lo permitan, sin demora alguna.

Se recibirán cartas hasta media hora antes de la prefijada para la salida de los correos. Almería 23 de Junio de 1841.—*Santiago Scheidnager*.

Inscrítese en el Boletín oficial.—*Gerónimo Muñoz y Lopez*.

Las conducciones y su periodicidad continúan mejorando. En 1841 se va a conectar Almería con Granada, Málaga y Jaén. Para ello se realiza el establecimiento de una nueva línea de postas<sup>193</sup>, desde Bailen a Granada y Málaga, pasando por Jaén, Loja y el Colmenar, y otra de medias postas desde Granada a Almería, pasando por Guadix, con el objetivo de conducir la correspondencia de estas cuatro capitales y sus adyacentes.

Un mes después se establecen tres comunicaciones semanales con Madrid<sup>194</sup>, vía Bailen, para llevar y traer la correspondencia.

En la exposición de motivos se deja claro que la rapidez de las comunicaciones es una de las fuentes más necesarias y principales para la prosperidad pública. Pero en nuestro caso el director general de Correos reconoce el atraso con que se recibe la correspondencia y por esta razón se propone este aumento.

El día 5 de noviembre de 1842 se vuelve a concursar las medias postas que van desde Granada a Almería<sup>195</sup>, pero en la licitación se suprime la de Nacimiento y Gáldor y se incluye la de Alcubillas. La conducción tendrá el recorrido de Granada, Molinillo, Guadix, Fiñana, Alcubillas y Almería.

193 Boletín Oficial de La provincia de Almería, 22-5-1841, número 737. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.

194 Boletín Oficial de la Provincia, miércoles 30-6-1841, número 748. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.

195 Boletín Oficial de la Provincia. 12-11-1842, número 85. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.

## Organización del servicio postal dentro de la provincia de Almería. Diccionario geográfico de Pascual Madoz. 1845 - 1850

Con los cambios realizados por Correos, la mejora de las conducciones externas y su periodicidad es una realidad. También conocemos las distintas expediciones que nos detalló Cabanes, pero ignoramos como se efectuaba la distribución de la correspondencia dentro de nuestra provincia.

En una circular de la Diputación de Almería se le pide a los Ayuntamientos<sup>196</sup> que presten su ayuda al administrador de Correos, Santiago Scheidnagel, con el objetivo de que pudiera recabar los datos necesarios para organizar de un modo más económico y conveniente el plan de comunicaciones del interior de la provincia.

Ignoramos cuál sería el informe que elaboró y qué propuestas pudo efectuar, por esta razón, para conocer la situación de la distribución de la correspondencia en nuestra provincia y su periodicidad, tomaremos como referencia el «Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar (1846-1850)» de Madoz, Pascual.

Lo reseñable de esta obra a nivel postal es que Correos ya se incluye como una actividad más que detallar en casi todas las localidades.

Para entender los datos que nos aporta debemos recordar que las localidades almerienses dependían de dos administraciones principales: Granada y Murcia.

En nuestra provincia disponemos de cuatro agregadas: Almería, de sueldo fijo, Adra, Vera y Vélez-Rubio, del quince por ciento. Pero además deberemos tener en cuenta otras agregadas que prestaba el servicio postal a localidades de nuestra provincia como eran: Baza, Guadix, Ugíjar o Lorca.

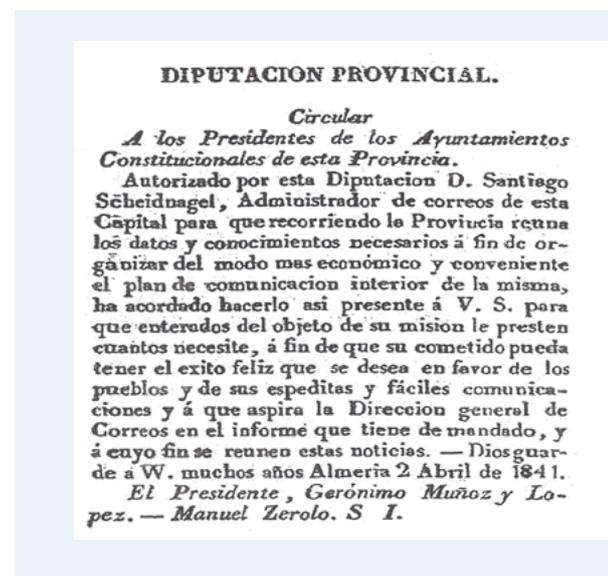
Almería está dentro de las treinta administraciones subalternas de cuarta clase. Adra, Vélez-Rubio y Vera se encuentra entre las 357 que se denominaban de sexta clase, dotadas con el quince por ciento de sus productos<sup>197</sup>.

De la administración de Granada van a depender las agregadas de sueldo fijo de Almería, Baza y Guadix, y las del quince por ciento de Adra y Ugíjar.

196 Circular publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Almería, 3-4-1841, número 723. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.

197 QUINTO, J. Memoria razonada y estadística de la Administración General de Correos desde 14 de agosto de 1843 en que se encargó de su dirección Don Javier de Quinto hasta enero de 1847: presentada por el mismo al Excmo. Señor Ministro de la Gobernación del Reino. Administración General de Correos. Imprenta Nacional, Madrid, 184, pp 209-211-213.

Ilustración 51.  
Circular publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Almería, 3 de abril de 1841. Fuente: Biblioteca digital de la Diputación de Almería



**ALMERIA.** 139

CAMINOS.—CORREOS. Hállase en buen estado el camino general que conduce á Granada, si bien fuera de la jurisd., está bien malo, como el de herradura que va para O. en direccion á la costa: el de E. de ruedas, construido últimamente, es bastante bueno. Las entradas y salidas de los correos, se manifiestan en el adjunto estado.

SALIDA DE LOS CORREOS DE MADRID.		ENTRADA EN ALMERIA.		SALIDA DE ALMERIA.		ENTRADA EN MADRID.		EMPLEAN EN IDA Y VUELTA.	
Dias.	Horas.	Dias.	Horas.	Dias.	Horas.	Dias.	Horas.	Dias.	Horas.
Martes.....	} 1 de la mañana.	Viernes....	} 7 1/2 de la mañana.	Viernes....	} 5 de la tarde.	Miércoles....	} 4 de la mañana.	8	3
Jués....		Martes....		Lunes.....		Viernes....			
Sábados....		Martes....		Miércoles..		Lunes.....			

ENTRADA DE LOS DEMAS CORREOS.			SALIDA DE LOS DEMAS CORREOS.						
Dias.	Puntos.	Horas.	Dias.	Puntos.	Horas.				
Martes... Viernes... Domingos	} De Granada, Andalucía y general del reino.	} 7 1/2 de la mañ.	Lunes... Miércoles... Viernes....	} Para Granada, Andalucía, Valencia, Murcia, Cataluña y general del reino.	} 5 de la tarde.				
Miércoles... Domingos			} De la provincia.			} 6 1/2 de la tarde.	Lunes.... Jués....	} Para la provincia,	} 6 de la mañana.
Viernes... Domingos							} De Valencia, Murcia y Cataluña.		

NOTA. Esta c. no tiene mas que dos comunicaciones semanales con la prov., asi como no recibe sino dos de Murcia Valencia y Cataluña, por llegar estos correos á Guadix, despues de haber salido para Almeria.

Ilustración 52. Organización del servicio de Correos en Almería. Fuente Biblioteca Virtual Andalucía. Junta de Andalucía Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico

De la de Murcia, las agregadas de sueldo fijo de Lorca y Vera junto con Vélez-Rubio, que son del quince por ciento.

En relación con Almería, para prestar su servicio existían diferentes comunicaciones con Madrid, una regional y otra provincial (con las localidades que dependía de ella), como podemos ver en el siguiente cuadro.

La correspondencia sigue llegándonos a caballo, no existiendo diligencias ni sillas de posta para ningún punto. Esto no quiere decir que los viajes a Almería los tuvieran que realizar a caballo el resto de los ciudadanos. Madoz nos indica que para el viaje de Granada a Almería había establecido una góndola (que se trata de un carruaje tirado por siete u ocho mulas y que fue uno de los más rápidos y cómodos del siglo XVIII) de ocho asientos que hacía el viaje en tres jornadas, la primera a Guadix, la segunda a la venta de Doña María, que según indica es bastante incómoda y la tercera a Almería.

En este tipo de viaje se empleaban las postas por parte de los particulares, por esta razón fue necesario regular sus precios y su utilización. Mediante el Reglamento de la Dirección General de Correos de octubre de 1826<sup>198</sup>, se determinan cuáles serán las tarifas que han de abonar los viajeros en ellas. Por ejemplo, en los viajes a caballo el importe era de catorce reales por legua, además de los cuarenta de la licencia y del doble pago de la primera posta. En los viajes en silla, sobre ruedas, la tarifa era de siete reales por legua por la plaza de la silla y seis por legua por caballería, dos como mínimo en general, y otros seis por posta en concepto de agujetas para el postillón, amén de las licencias y el pago doble de la primera posta.

En relación con la posible ubicación de la administración en Almería capital se ha encontrado la referencia que aparece en el plano de Fernando Guillamas de 1842, en la que se consigna la plaza del correo.

Esta información se confirma en la Monografía «Aquella Almería», donde indica que:

198 Reglamento firmado por la Dirección General de Correos, aprobado por el Rey nuestro Señor, y mandado observar por el S. M. en Real orden de 7 de octubre de 1826, para los que viajen en posta, a la ligera y en ruedas. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo II, p 26.

La plaza del Correo, llamada hoy Plaza del Conde de Ofaia, debía su nombre a que en ella estaba la Administración de Correos. Era una casa con aspecto de vivienda particular, acaso acomodada y acondicionada para las funciones propias del servicio. Estaba lindante con el convento de los Padres Dominicos<sup>199</sup>.

Veamos ahora en qué situación se encontraba la distribución de la correspondencia dentro de nuestra provincia.

**De la agregada de sueldo fijo de Almería dependen:**

- Alboloduy la recibe los lunes y jueves, a su vez presta el servicio postal a Santa Cruz de Marchena. Como anécdota hay que indicar que el 2 de diciembre de 1837 el Ayuntamiento nombró el primer cartero oficial: Miguel Gil Soriano. En 1855 confirman a Luis Blanes Gil para que retirara de la Administración Principal de Hacienda los sellos de Correos para su posterior venta en Alboloduy<sup>200</sup>.
- Alhabia los lunes y jueves por medio de un hombre<sup>201</sup> que se envía para traerla y llevarla.
- Alhama la Seca, Alxodux, Benitagla, Tabernas y Turrillas reciben la correspondencia dos veces por semana, que también deberían de ser los lunes y jueves.
- Benahadux los mismos días que Almería, lunes y jueves.
- Benizalón los martes y sábados de cada semana, tanto la entrada como la salida.
- Bentarique los lunes y jueves, por estafeta subalterna y sale a Almería los domingos y miércoles.
- Escúllar el servicio se presta mediante un conductor.



Mapa 23. Fragmento del plano de Fernando Guillamas de 1842. Fuente Asociación Amigos de la Alcazaba

199 ARTERO GARCÍA, J.M. Monografía *Aquella Almería*. Edición patrocinada por la Obra Cultural del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Almería. Biblioteca de Temas Almerienses bajo la dirección de José M.º Artero García. Almería, 1975, p 138.

200 MATARÍN GUIL, F. y VALVERDE GUIL J. *Alboloduy pueblo de músicos y viñas*. Pueblos de Almería. Instituto de Estudios Almerienses. 2019, p 126.

201 En los pequeños núcleos de población existían unas carterías servidas por carteros conductores, conductores de valijas o simples peatones, y cuyos gatos los sufragaban los municipios donde estaban situadas y recibían una pequeña asignación por parte del Estado por su función postal.

- Felix, Lucainena de las Torres, Rágol, Rioja, Pechina y Gádor mediante valijeros<sup>202</sup>.
- Huécija por valijero. Sale los jueves y domingos. A su vez sirve a Instinción los martes y viernes y a Terque mediante un peatón que va los jueves y lunes.
- Níjar recibe la correspondencia de Almería.
- Huebro los miércoles y sábados.
- Huércal de Almería con un conductor que se tiene al efecto.
- Illar mediante un valijero los lunes y jueves y sale los miércoles y domingos.
- Sorbas tres veces por semana.
- Tabernas, desde Almería, dos veces por semana.
- Alicún desde Almería.
- Tahal hay cuatro correos semanales, dos para el interior de la provincia y otros dos para fuera de ella; salen los lunes, martes, jueves y sábados. Desde esta estafeta<sup>203</sup> se sirve Laroya los miércoles, entrada y salida.
- Alcudia los martes y viernes, sale los mismos días para Tahal.

**Agregada de quince por ciento de Adra.** La correspondencia general llegaba los martes, viernes y domingos, saliendo en los días siguientes. La de Almería llegaba los martes y viernes, sale los martes y sábados. La Arquería a través de un conductor de Adra a su paso para Berja. De ella van a depender:

- Berja el correo general llega los lunes, jueves y sábados a las cuatro de la tarde y sale los martes, viernes y domingos a las siete de la mañana. El de Almería llega los martes y viernes por la mañana, sale los martes y sábados por la noche.
- Dalías la recibe de Berja por un conductor particular dotado con 900 reales anuales. Entra y sale la correspondencia los martes y viernes en verano y el día siguiente en invierno. El correo de Almería llega el mismo día y sale los miércoles y domingos.

**Las agregadas granadinas** que prestaban servicio a pueblos de nuestra provincia son:

- Baza agregada de sueldo fijo, aparece dependiente de ella la localidad de Serón.
- Guadix. Agregada de sueldo fijo. A través de ella recibe la correspondencia Abia los martes y los viernes y Abrucena también dos veces a la semana. La localidad de Fiñana no tiene información sobre como recibe la suya, sin embargo, nos indica que dispone de dos ventas: una a la entrada y otra a la salida, así como dos posadas en la población.
- Ugíjar agregada de quince por ciento. Presta servicio a las siguientes localidades:
- Alcolea y Beires dos veces por semana.

---

202 Persona que se encargaba de conducir las cartas desde una caja o administración de Correos a los pueblos que de ella dependían.

203 Hay que recordar que el término estafeta se trata de un lugar destinado para que los carteros pudieran entregar y recoger la correspondencia en los pueblos grandes, aunque ya empieza a utilizarse también para designar a las oficinas de Correos.

- Beninar y Darrícal mediante un conductor que pasa desde Ugíjar a Berja.
- Bayárcal, miércoles y sábados.
- Laujar dos veces por semana y da servicio a Paterna.
- Fondón, la correspondencia se recibe de la administración de Ugíjar.
- Padules, miércoles y sábados.

**De la administración principal de Murcia** van a depender las agregadas del quince por ciento de Vera y Vélez-Rubio.

- Vera va a recibir el correo los martes, miércoles y viernes, se despacha los martes, jueves y sábados. De ella dependen:
  - Carboneras que es servida mediante un conductor pagado con fondos propios de esta localidad.
  - Mojácar, mediante un valijero dos veces por semana.
  - Bédar, a través de un conductor que va a Vera los lunes, miércoles y sábados.
  - Zurgena hay una hijuela dependiente de Vera, recibándose la correspondencia miércoles y sábados de cada semana.
  - Garrucha por conductor de un propio tomado al efecto por varios moradores.
  - Turre que la recibe también de Vera, pero no se especifica en que días.
  - Huércal Overa también la denomina estafeta. Recibe y entrega la correspondencia de Vera los sábados. De Lorca los sábados y los miércoles, saliendo los martes y viernes.

**Referente a Cuevas** se indica que recibe la correspondencia de Lorca.

**Un caso especial es el de Antas**, en ella se especifica que la correspondencia de todas las provincias llega los lunes, miércoles y sábados a las una de la tarde, sale a las cinco de esta en iguales días. De Almería se recibe los martes y viernes a las once de la mañana y sale los mismos días a las cinco de la tarde.

**Por último, está la oficina agregada del quince por ciento de Vélez Rubio.** Recibe la correspondencia de Murcia los lunes, miércoles y viernes, de Granada los martes, viernes y domingos, y se despacha para ambos puntos un cuarto de hora después de su llegada. De ella dependen:

- Chirivel. Hay una estafeta para unir la correspondencia al paquete de Vélez-Rubio cuando del Oeste pasa al Este el correo de Andalucía y al de Baza cuando el de Murcia pasa al Oeste.
- María. La correspondencia la recibe de Vélez-Rubio tres veces a la semana por medio de un conductor.
- Vélez-Blanco hay estafeta dependiente de Vélez-Rubio y con arreglo a la nueva planta del ramo, hay tres correos semanales.
- Taberno de Vélez-Rubio.

**El caso de Tíjola es especial**, se le denomina estafeta, probablemente porque dispu-

siese de un cartero para le entrega y recogida de la correspondencia. Hay que recordar aquí que según el atlas geográfico de Ita y Xareño esta aparecía como subalterna, pero que no se ha podido demostrar que fuese una agregada del quince por ciento. Según Madoz la correspondencia se recibe de la capital del partido por un valijero. Desde ella se presta servicio a:

- Lucar, Olula del Río, Sierro, Suflí, Armuña, Somontín, Senés y Sierro.
- Bacares la correspondencia la conducen a esta villa dos veces a la semana desde la estafeta de Tíjola.
- Purchena dos veces por semana. Dependiente de ella se encuentra la localidad de Chercos.
- Fines a través de un valijero.

**En el caso de Albox** para la general tiene tres expediciones con una hijuela en la administración de Vélez-Rubio, en la forma siguiente, sale el domingo, martes y jueves y regresa el lunes, miércoles y sábado. Tiene además otra hijuela en Cantoria, para la correspondencia de la provincia, con dos expediciones semanales, salen lunes y jueves, vienen miércoles y sábados.

- Cantoria también la denomina estafeta y nos indica que antes del último arreglo de Correos se recibía la correspondencia los lunes y viernes y se despachaba los martes y sábados. De ella van a depender:
  - Albanchez por medio de un hombre que envía el Ayuntamiento los martes viernes.
  - Arboleas y Lijar reciben y entregan la correspondencia de Cantoria los martes y viernes, y se despacha en los mismos días.
  - Partalóa por medio de un propio que paga el Ayuntamiento de los fondos comunes.

**Canjáyar**, a pesar de ser partido judicial, no nos aporta ninguna información.

Esta es la situación de la distribución de la correspondencia, que nos detalla Madoz, para conocer si se había producido algún cambio en las principales carreras vamos a tomar como referencia la Guía del viajero en España de F.P. Mellado de 1842<sup>204</sup>.

En ella se detalla la de Granada a Almería por Guadix. Se va de Granada a Pinos de la Puente, Aíznayoz, Venta de Darro y Guadix, a continuación, sigue el recorrido de Madrid a Almería a través de Caniles, Gergan y venta de Nacimiento. Así mismo, se especifica la de Alicante y Murcia a Granada, que pasa por Vélez-Rubio y Chirivel.

Sobre la localidad de Almería nos indica:

*Tiene una población de 21.683 habitantes, una catedral, ó parroquias, un colegio y un castillo, obra de los árabes, sobre un cerro que domina la plaza, llamado Alcazaba o ciudadela, y en donde se conserva aún grandes vestigios de un palacio que en ella tenía*

---

204 MELLADO, F.P. Guía del viajero en España; comprende una noticia historia, estadística y geografía del reino. Madrid, 1842, pp 214, 306-307.

CARRERA NUMERO 11.  
DE MADRID Á ALMERIA.

POR GUADIX.	
De Madrid á Bailen, (v. p. 183)	47
De Bailen á Pinos de la Puente, (v. p. 204)	21
Aznayoz	3
Venta de Darro	3
77 Guadix	3
Caniles	4
Gorgan	4
Venta del Nacimiento	3
Almería	3
<b>TOTAL.</b>	<b>91</b>

DE ALICANTE Y MURCIA A GRANADA

POR LORCA, BAZA Y GUADIX.		
Alicante, (v. p. 284)		
Elche	4	
Alvatera	4	44
Orlucla	2	
Murcia	4	
Segura, rio y puente		
Alcantarilla	1	
Lebrija	3	
Totana	4	
25 Lorca	4	
Lumbreras	3	
La venta Nueva	2	
Velez Rubio	3	
Chirivel		3
Cullar de Baza		4
Baza		4
Venta del Baul		3
Venta del Guor		1
Guadix		3
La venta del Darro		3
Iznayoz		5
Venta de Dayfon		3
Granada		2
<b>TOTAL.</b>		<b>64</b>

(1) Cada legua de 20.000 pies, que es la medida legal, equivale á 5 kilómetros, 572 metros, 705 milímetros, de modo que 44 kilómetros hacen dos leguas aproximadamente.

el rey.

A distancia de dos leguas en la sierra de Alamilla se hallan unos baños termales prodigiosos.

Produce esparto barilla que es uno de los frutos más especiales y productivos de su suelo, y en su exportación se ocupan muchos hombres, como también en la de plomo y alcohol de las minas de la Alpujarra; si rocas de arena negra y ferruginosa producen un polvo propio para la escritura, que forma un ramo de comercio.

Su puerto carece de muelle, pero es cómodo y está habilitado para la importación y exportación al extranjero. Todavía se ven vestigios de un muelle construido por los árabes, y las Atarazas donde le construían toda clase, de barcos. Es capital de su provincia de su nombre, y por consiguiente residencia de las autoridades civiles y empleados de hacienda<sup>205</sup>.

En el camino de Alicante y Murcia a Granada se encuentra la localidad de Vélez-Rubio y Chirivel. De ellas nos informa:

Que su población es de 12.119 habitantes. Tiene una vega muy fértil. En ella y en una dilatada extensión de 4 leguas hay hermosas huertas y cortijos que presenta una serie no interrumpida de caseríos. En su jurisdicción se encuentra canteras de piedra franca llamada sillería y de esquisito jaspe rosado con matiz blanco del cual hay muestra en el gabinete de historia natural de Madrid. A cortas distancia de la población hay una fuente dicha del Gato, cuya aguas ferruginosas y aciduladas producen maravillosos efectos en las enfermedades linfáticas y debilidad del sistema nervioso. Hallanse también en sus cercanías varias cuevas en las que se descubren excelentes estalacticas.

Se encuentra después el pequeño lugar de Chirivel antes de llegar a Cúllar de Baza<sup>206</sup>.

Ilustración 53.  
Carreras de Madrid a Almería y de Alicante a Granada. Guía del viajero en España: comprende una noticia histórica, estadística y geográfica del reino / F. P. Mellado 1842. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes

205 Ibid., 216-217.

206 Ibid., 308-309.

## Las marcas prefilatélicas 1800 a 1842

En el caso de la administración de Almería, las marcas prefilatélicas que se utilizaron son: desde 1800 a 1838 en rojo, «ALMEA. ANDALUCIA VAXA» y en negro, sin fecha.

Podemos ver algunos ejemplos de cartas remitidas con ellas.

Ilustración 54. Marcas prefilatélicas «ALMEA ANDALUCIA VAXA». Reproducción manual de María Dolores Gutiérrez Aparicio



Carta 8. De Gérgal a Almería. 24 de febrero de 1835. El porteo va manuscrito, es de 7 cuartos. Colección de Juan A. Llácer  
Carta 9. Carta de Almería a Londres vía Francia por Bayona. Fechada el 7 de enero de 1828. Colección propia



La siguiente imagen es un frontal del Servicio Nacional utilizado para enviar las causas judiciales por el correo, porteado con «5R» reales y salida de Almería con la marca «ALMA / ANDALUCIA / VAXA» con la firma del juez y del secretario de la Audiencia de ese juzgado y manuscrito: «Este pliego se remite de Oficio por no haber embargados de que certificar el Sr. Juez y Excelentísimo» ... y las firmas de ambos.



Carta 10. Circular de 1825 perteneciente a la colección de Juan A. Llácer

Desde 1838 y hasta 1842 se usará una nueva marca «ALMERÍA AND. BAJA», variantes en color marrón (Ilustración 56. Ver cartas 11 y 12).



Carta 11. 25 de junio de 1841. Almería a Salamanca. Porteo rectificado de 10 a 11 cuartos. Marca Almería And. Baja. Colección de Juan Antonio Llácer



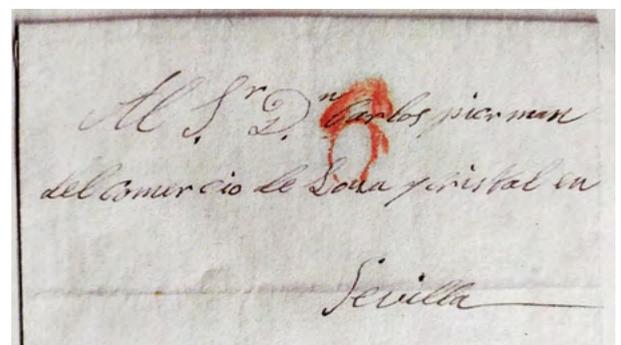
Carta 12. 1841 (4 agosto) Almería a Cartagena. Marca núm. 7. Porteo 9 cuartos en rojo. Colección propia

ALMERIA  
AND. BAJA

Ilustración 55. Marca prefilatélica «ALMERÍA AND. BAJA». Reproducción manual realizada por María Dolores Gutiérrez Aparicio

No todas las cartas llevaban marca de salida, como es el caso del siguiente envío. (Carta 11).

Para finalizar podemos ver la marca «ALMERÍA FRANQUEADA» que se usó de 1818 a 1819 y un envío con la misma (Ilustración 56 y carta 14). Estas marcas postales se aplicaban a la correspondencia en origen con el objetivo de indicar, a la administración de destino, que por parte del remitente ya se habían abonado los importes de las tarifas correspondientes y que, por lo tanto, no se debían de cobrar nada al destinatario.



Carta 13. De 16 de septiembre de 1841 de Almería a Sevilla. Porteo de 6 cuartos y sin marca de salida. Juan A. Llácer



Carta 14. Faja de prensa del Boletín Oficial de Almería con la marca de Almería Franqueada. Almería a Granada, 1819. Color rojo. Fuente página Web Lot Art. com

ALMERIA  
FRANQUEADA

Ilustración 56. Marca prefilatélica «ALMERÍA FRANQUEADA». Reproducción manual realizada por María Dolores Gutiérrez Aparicio

## El primer sello de fechas. «Los Baeza» y las últimas marcas prefilatélicas. 1842-1850

Este se desarrolló mediante circular de la Dirección General de Correos de 15 de mayo de 1842 firmada por Juan Baeza, por esta razón a estos fechadores se les denomina «Baeza» y será la última marca prefilatélica. Su función principal era servir para consignar la fecha, aunque con la entrada en vigor de los sellos, se ordenó que se utilizara como cancelador de estos hasta la creación del matasellos de «araña».

A pesar de que, en 1833, se dividió el territorio español en 49 provincias, el correo sigue atendiéndose a sus primitivas demarcaciones o sellos que para el precio de los portes de las cartas se hallaba dividida la península desde los años 1779 y 1815. Estas fueron las que en 1842 se apuntaron en los fechadores, garantizándolas además con un número ordinal que las distinguiese. En nuestro caso, el núm. 25 Andal. B. (Andalucía Baja) y 21 Murcia.

Las marcas están diseñadas con dos circunferencias concéntricas de un diámetro exterior de veintisiete o veintiocho milímetros. En su interior, en tres líneas, aparece la fecha. En la parte superior se va a identificar la localidad, reservando la inferior para la demarcación postal que no siempre coincidía con ella. En el caso de que, si lo hiciera, la primera era remplazada por tres estrellas de seis puntas (que se cambiaría a ocho en los cuños posteriores que se sustituyeron por rotura), por ejemplo, el caso de Murcia. En el centro, en ambos lados, se indica el número correspondiente a la demarcación.

Con relación a la fecha, la estructura del fechador disponía de una pieza ancha con un dígito para los días de una cifra, de modo que el número quedaría centrado sobre las letras del mes. Dos piezas estrechas, pero en conjunto tan ancho como la anterior, con un dígito cada una para los días de dos cifras, de manera que el número quedara centrado sobre las letras del mes. Una pieza para indicar las letras del mes. Por último, cuatro piezas de los números correspondientes al año<sup>207</sup>. Esta estructura móvil generó todo tipo de errores por la colocación que se hacía de ellas.

Debía estamparse en el frontal, a la salida de todas las cartas, en la zona más limpia del sobre o documento, así mismo, se ordenaba que también fuese colocado en el reverso de las cartas, por parte de las estafetas de destino, como indicación del día de llegada.

Una de las preocupaciones de los responsables de Correos era que estas estampaciones fueran legibles, al ser la garantía de que los usuarios conocieran el lugar, la fecha de admisión y el tiempo transcurrido para su entrega.

En la circular de 2 de junio de 1844 se advierte la falta de claridad de las estampaciones de los sellos, y tras recomendar el mayor esmero en este punto del servicio se ordena el uso de tintas de colores diferentes para cada carrera general, para que, aunque el timbre no sea claro, se conociera a la vista el origen de cada carta. En Andalucía el color elegido fue el rojo bermellón.

---

207 LÓPEZ JURADO, F., A. *Op. Cit.*, p 126.

Carta 15. Fechador de Almería, fuente Filaposta. Carta de 10 de abril de 1843. Almería a Bilbao. Fechador tipo Baeza de Almería y porteo de 12 cuarto, manuscrito. Colección propia



La instrucción se desarrolló durante un breve tiempo, debido sobre todo a que algunas administraciones tuvieron dificultades en conseguir las tintas adecuadas, aparte de que la gama utilizada, salvo para los colores negro, amarillo y verde, al final también terminó siendo confusa. Por eso se redactó una circular el 18 de agosto de 1845 que ordenaba que desde septiembre se volviera al color encarnado para todo el correo.

Se usó durante ocho años en cartas prefilatélicas, fue parte activa en el desarrollo del sello de Correos y perduraría durante los primeros años del periodo filatélico. Las localidades que dispusieron de él eran las agregadas existentes en este momento, es decir: Almería (**Carta 15**) (del 31 de agosto de 1842 al 14 de agosto de 1854), Adra (**Carta 16**) (de 1844 a 1854), Vélez-Rubio (**Carta 17**) (de 20 de junio de 1847 a 17 octubre de 1854) y Vera (**Carta 18**) (de 1843 a 1854).



Carta 16. Fechador de Adra y carta de 3 de marzo de 1847 de Adra a Motril. Sin portear. Ex. Col. Matrix



Carta 17. Fechador de Vélez-Rubio. Carta del 25 de mayo de 1849. Vélez Rubio a Barcelona. Colección propia



Ilustración 57. Marca de certificado aplicado en la oficina de Almería. Reproducción manual realizada por María Dolores Gutiérrez Aparicio

En la misma circular en la que se desarrollan los sellos «Baeza» se indica que las administraciones recibirán dos marcas más, una destinada a la correspondencia certificada y otra para señalar el franqueo previo, con ello se pretende dar uniformidad, poniendo así punto final a la variedad de cuños existentes que se habían venido utilizando para identificar la correspondencia franqueada.

La marca «CERTIF» (Ilustración 57) se aplicaba sobre la correspondencia, previo pago del denominado derecho de certificado, y se enviaba con unas garantías especiales de transporte y entrega. Esta marca se empleó en Almería en 1843.



Carta 18. Fechador Vera. Carta de 11 de diciembre de 1851. Vera-Barcelona. Tasada con 1 Real en Barcelona. Fuente Juan Antonio Llácer





Carta 19. Marca de franqueo previo «Franco» en carta oficial a Almería fechada el 3 de noviembre de 1847. Col. A. Soriano. Catálogo de Prefilatelía Granadina

La marca «FRANCO», fue estampada en la correspondencia que ha sido abonada en origen y que informa a la administración de destino que no se debe cobrar el porte al destinatario. Esta marca se usó en Almería del 1843 a 1848 (Carta 19).

Hay catalogada una marca de «PP» (Ilustración 58) como portes pagados que se estampó entre 1845 a 1851.

En el artículo «La Torre de Babel», de José María Sempere<sup>208</sup> nos presenta una carta (Carta 20) desde Almería a Génova en la que aparece dicha marca.

208 SEMPERE, J. *La Torre de Babel*, publicado en Filatelia Digital. Web Filatelia Digital. 29 de septiembre de 2015.



Ilustración 58. Marca de porte parcial reproducción manual realizada por María Dolores Gutiérrez Aparicio



Carta 20. De Almería a Génova, circulada el 12 de enero de 1851. En ese momento ya se franqueaba hasta la frontera las cartas a Italia, de ahí la mayor rareza de las marcas de porte parcial durante esos años. Fuente Filatelia digital



Ilustración 59. Marca de abono utilizada en Almería. Reproducción manual realizada por María Dolores Gutiérrez Aparicio



Ilustración 60. Marcas prefilatélicas FRANCO y A abono utilizadas en la agregada de Vélez-Rubio. Reproducción manual realizada por María Dolores Gutiérrez Aparicio



Ilustración 61. Marca prefilatélica «FRANCO» utilizada en Vera. Reproducción manual efectuada por María Dolores Gutiérrez Aparicio



Ilustración 62. Marca de abono de Adra de 1849 -50. Fuente Ramón Cortes de Haro. Contribución al estudio de la historia postal de Granada prefilatelia. Reproducción manual realizada por María Dolores Gutiérrez Aparicio

Según Sempere esta marca no se trata de un porte pagado, sino de un porte parcial que se aplicaba a los envíos que iban destinados al extranjero.

Esta correspondencia, salvadas excepciones, no se podía franquear y los portes totales los tenían que abonar los destinatarios, lo mismo que los españoles lo hacían con las que recibían del extranjero. Sin embargo, con la reforma de 1815 se debían de costear en origen el pago de una parte de dichos portes, los correspondientes a su trayecto por nuestro territorio. El resto lo haría el destinatario, por lo tanto, se requería utilizar una marca que informara de dicha circunstancia.

Este tipo de marca perderá su sentido cuando comenzaron a entrar en vigor los convenios postales firmados con Francia el 15 de julio de 1849 y con Bélgica el 1 de octubre, a partir de los cuales ya no era posible franquear la correspondencia al extranjero, a excepción de la de Italia y de los certificados a esos dos países.

En el caso de la carta de Almería a Génova está fechada el 12 de enero de 1851, por lo tanto, en ese momento se franqueaba, como es el caso, hasta la frontera las cartas ordinarias a Italia, lo que la convierte en un envío de una rareza especial.

Marca de abono «A» (**Ilustración 59**) se usó en color rojo desde 1847 a 1849. Se crean para ser empleadas por los organismos oficiales y judiciales, cuyos portes eran anotados en una contabilidad abierta que llevaban las administraciones postales. Se estampaba en pliegos y sobrescritos de organismos oficiales y autoridades, sobre todo en plicas judiciales. También se empleó para invalidar portes que fueran aplicados por error.

Todas estas marcas pertenecen a la administración agregada de sueldo fijo de Almería.

Para Vélez-Rubio se conocen las siguientes marcas: «FRANCO» en 1848 y abono «A» de 1894 (**Ilustración 60**).

En Vera se estampó la de «FRANCO» (**Ilustración 61**) desde 1847 a 1848.

Para Adra se empleó la siguiente marca de «ABONO» (**Ilustración 62**) desde 1849 a 1850.

En rojo hay una marca de 1849 y 1850, correspondiente a la administración de Correos de Almería. A continuación, podemos ver una carta (**Carta 21**) excepcional en la que se utiliza, se trata de un registro de embarque de laúd<sup>209</sup> «San Miguel», cuyo capitán Miguel Clemente

209 Embarcación, larga y estrecha, de un palo y vela latina, utilizada especialmente en el mar Mediterráneo para labores de pesca y cabotaje.



Carta 21. Marca de Administración de Correos de Almería y carta dirigida a Ceuta. La carta se trata de un registro de embarque del Laúd «San Miguel». En esta embarcación, su capitán Miguel Clemente, llevaba una carta desde Almería a Ceuta. Fuente filaposta.com

transportaba por medio de esta embarcación una carta de Almería a Ceuta. En la parte inferior aparecen las firmas de los responsables del puerto.

El transporte de correspondencia de Almería a través del registro de embarque para otras localidades hemos podido encontrar dos cartas. La primera es transportada por el laúd nombrado «Fray Amigo» con destino a Tarragona y Barcelona (Carta 22).

La segunda utiliza como medio de transporte el «Vapor Pelayo» (Carta 23).

### Las tarifas que «democratizaron» el servicio postal. 1845

El 12 de agosto de 1845 se produce una importante reforma consistente en el establecimiento de una tarifa interior basada en el peso de las cartas, única para todo el territorio nacional, esto convertía en obs-



Carta 22. Con el matasellos Baeza de Almería, del 23 de marzo de 1850. Registro de embarque de Almería a Tarragona y Barcelona del laúd nombrado Fray Amigo» franqueado con pareja del 6 cuarto y matasellos araña. En el frente fechador y anotaciones de conformidad. Al dorso marca ovalada "ADMINISTRACIÓN DE ADUANAS/ ALMERÍA". Fuente historiapostal.net



Carta 23. De Almería a Valencia, transportada por el «vapor Pelayo», con fechador tipo Baeza de 25 de julio de 1854. Cancelador, parrilla, no descrito hasta hoy; óvalo de 21 x 16,5 mm y seis líneas paralelas en su interior, separados por 1 mm del borde. Fuente Francisco Gilabert y Horacio Pedraza

leta la división en demarcaciones postales tarifarias. Desde entonces, todos los ciudadanos abonarán los mismos importes, independiente de su residencia y distancia. Correos introducía un concepto de igualdad, centrándose en el peso de los envíos.

Este cambio se sustentaba en un razonamiento fundamental, el peso de la correspondencia a transportar afectaba a la rentabilidad del servicio. Cuanto más pesara serían necesarios más correos, carruajes, más caballerías en las postas, más postillones, más personal en las oficinas, en definitiva, más costes para la Renta Real. Además, con la supresión del criterio distancia, lo que Correos pretendía era simplificar las operaciones de cálculo de los portes, y por ende también su contabilidad, reduciendo los costes de personal que representaba<sup>210</sup>.

Las cartas continúan dividiéndose en sencillas, dobles, pliegos y paquetes. Las primeras, con menos de seis adarmes, tendrían dos precios, considerando si iban destinadas al interior de las diferentes administraciones, cuyo importe era cinco cuartos de vellón, o si eran interprovinciales que pagaban un real de vellón. Con ello se daba un paso más para intentar acercar el servicio a todos los ciudadanos con menos recursos, puesto que se presumía que, por lo común, tenían limitadas sus relaciones de afecto e interés dentro de los pueblos más cercanos.

Las cartas dobles, pliegos y paquetes se distribuyeron en cinco tramos: los que pesaban seis a ocho adarmes inclusive, que abonaron diez cuartos de vellón, los de nueve a doce, inclusive, que serían quince, los de doce a dieciséis adarmes u onza, veinte, y por cada cuarto de onza de exceso en el peso cinco cuartos de vellón.

## **Nacimiento del sello postal español. La aplicación del sello en el servicio postal español. 1849-1856**

Si la modificación tarifaria representó un cambio básico para acercar el servicio postal al ciudadano, el decreto del 24 de octubre de 1849 es sin duda el de mayor trascendencia de la historia postal y filatélica española, estableciendo las líneas generales para el desarrollo del sistema de franqueo<sup>211</sup> mediante sellos adhesivos. En un principio fue voluntario, hasta que el 1 de julio de 1856 se determina la obligatoriedad de realizar el franqueo previo de la correspondencia mediante sellos de Correos, los cuales los elaboraría la Fábrica Nacional del Sello.

El 1 de enero de 1850 se emite el primer sello español que reproducía la efigie de la reina Isabel II.

---

210 RODRÍGUEZ, C, A. Op. Cip, pp 107-166.

211 El franqueo es el importe que debemos de pagar por realizar un determinado envío postal. En un principio se abonaba por los destinatarios, con la incorporación del sello este será el sistema más habitual para que los remitentes desembolsen el importe de los envíos postales.



Carta 24. 1856 (1 julio) Adra a Madrid. 4 cuartos matasello parrilla. En el frente fechador «ADRA/ALMERÍA» en rojo. Primer día de obligatoriedad de franqueo. Ex. Col. Jiménez-Morata

En el caso de Almería deberán de transcurrir ochenta y un años para que se emitiera el primer sello almeriense dedicado a Nicolás Salmerón y Alonso.

Si se desea conocer los elementos filatélicos almerienses generados por el uso de los sellos, se puede hacer a través del libro «Almería a través de la filatelia. Patrimonio cultural olvidado» publicado por el Instituto de Estudios Almerienses en enero de 2021, que es digital y gratuito.

En la imagen podemos ver una carta de Adra franqueada y matasellada con el primer día del franqueo obligatorio (**Carta 24**).

La creación del sello necesitó que se modificara el sistema de trabajo de los servicios postales, era preciso matasellarlos para que no fueran reutilizados. Previa a la emisión de los primeros sellos se dispuso mediante instrucción de 1 de diciembre de 1849 que estos se cancelarían<sup>212</sup> con los matasellos de fechas tipo “Baeza”, como ya se ha indicado.

Al comenzar con estas estampaciones se comprobó que las mismas emborronaban la cara de la reina, y esto no agradó a las autoridades de la época, por lo que decidieron crear uno específico que resolviera este problema. A finales de febrero de 1850 se diseñó un matasellos con cuatro semicírculos de unos ocho milímetros de diámetro, unidos por sus extremos, y cuatro flechas hacia el exterior, partiendo del centro del arco de los semicírculos, dejando un espacio central del tamaño suficiente que evitará el emborronamiento del rostro de la reina. Estos matasellos se les conocen como «araña» (**Ilustración 63**). Este debía de utilizarse con tinta negra, aunque existen también en color azul y rojo. El cancelador «Baeza» quedo para estamparlo como timbre de fechas en el anverso de los envíos.

En enero de 1852 se decide cambiar de tipo de anulador, su diseño es una rejilla (**Ilustración 63**) elíptica rellena con seis líneas paralelas.

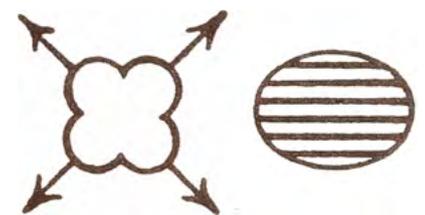


Ilustración 63. Matasellos «araña», que se utilizó del 1 de marzo de 1850 al 31 de diciembre de 1851. Fue sustituido por el matasellos «parrilla», empleado del 1 de enero 1852 al 14 de diciembre de 1858. Fuente Antonio L. Giménez Morata

212 La operación de cancelar consiste en estampar una marca sobre la estampilla con el objetivo de inhabilitarla para que no pueda volver a ser empleada.



Ilustración 64. Marca de abono en negro y marca de llegada en rojo. Reproducción manual efectuada por María Dolores Gutiérrez Aparicio

La reutilización de los sellos va a ser una de las principales preocupaciones de Correos, puesto que ocasionaba pérdidas de ingresos y retraso en la entrega a los destinatarios de los envíos donde se producía esta incidencia, por ello se efectuaron numerosas normativas que intentaba reducirla al máximo.

Estos matasellos se complementaron con una marca de abono «A», usada de 1847 a 1856 en negro (**Ilustración 64**).

Desde 1851 a 1852 se emplea en Almería una marca de llegada «C» (**Ilustración 64**) en color rojo. Nos referimos a las aplicadas a un envío en la administración de destino. Las más habituales son las que se realizaban con los fechadores de llegada, los cuales se estampaban con el objetivo de informar al destinatario del día de entrada en la localidad, pero también existían otros tipos de marcas, como es nuestro caso, en la cual se estampaba una inicial cuya finalidad debería estar relacionada con el control de esta correspondencia.

En relación con la posible ubicación de Correos, en esta época se encontró una reseña de Antonio Sevillano. En ella se indica:

*De la Puerta de Purchena al núm. 20 de Conde Ofalia. Al no poseer sede propia (siempre en alquiler), tras la glorieta de San Pedro y plaza de San Sebastián se produce el enésimo cambio de domicilio de Correos (Telégrafos disponía de local aparte y servicio permanente en Reyes Católicos) y penúltimo antes del actual y desde décadas definitivo emplazamiento. En concreto a la esquina con Lachambre, frente a C/ Trajano, cuando Conde Ofalia se distinguía por su anterior nombre del «Teatro» (por el Principal).<sup>213</sup>*

## Vélez- Rubio y Vera se incorporan a la principal de Granada. 1854

En la estructura organizativa de Correos se siguen dando pasos que la armonicen con la existente para el resto de las Administraciones Públicas, es decir, por provincia.

Mediante Real Decreto de 15 de febrero de 1854 se reorganiza la Administración de Ramo de Correos, incorporando las subalternas de Vélez-Rubio y Vera a Granada. Esta reestructuración entró en vigor el 1 de mayo. Con este cambio, Adra y Vélez-Rubio quedan como subalter-

---

213 Diario de Almería 16-07-2011. La Casa de Correos (III).

ADMINISTRACIÓN PRINCIPAL DE GRANADA.			
<i>Sus subalternas.</i>			
Adra.....	6. <sup>a</sup>	de 5. <sup>a</sup>	Almería.
Albuñol.....	6. <sup>a</sup>	de 9. <sup>a</sup>	Granada.
Alhama.....	6. <sup>a</sup>	de 10. <sup>a</sup>	Id.
Almería.....	3. <sup>a</sup>	»	Almería.
Almuñécar.....	6. <sup>a</sup>	de 10. <sup>a</sup>	Granada.
Baza.....	5. <sup>a</sup>	»	Id.
Guadix.....	5. <sup>a</sup>	»	Id.
Hués-car.....	6. <sup>a</sup>	de 9. <sup>a</sup>	Id.
Loja.....	5. <sup>a</sup>	»	Id.
Motril.....	5. <sup>a</sup>	»	Id.
Órgiva.....	6. <sup>a</sup>	de 7. <sup>a</sup>	Id.
Padúl.....	6. <sup>a</sup>	de 7. <sup>a</sup>	Id.
Santa Fe.....	6. <sup>a</sup>	de 12. <sup>a</sup>	Id.
Ujijar.....	5. <sup>a</sup>	»	Id.
Vélez Rubio.....	6. <sup>a</sup>	de 5. <sup>a</sup>	Almería.
Vera.....	6. <sup>a</sup>	de 4. <sup>o</sup>	Id.

Ilustración 65.  
Administración principal de  
Granada y sus subalternas.  
Fuente Anales de Correos.  
Fuente AFINET Ágora de  
filatelia en Internet

na de sexta clase y de quinta categoría. Vera de sexta clase y de cuarta categoría. La Subalternas de Almería es de tercera clase y de décima categoría.

Con la nueva división, Granada continuaba siendo principal con dieciséis subalternas, doce que ya tenía (Albuñol, Alhama, Almuñécar, Baza, Guadix, Huéscar, Loja, Motril, Órgiva, Padul, Santa Fe y Ujijar) más las cuatro pertenecientes a Almería (**Ilustración 65**).

Vera y Vélez-Rubio, tras setenta y nueve años dependiendo de las administraciones postales de Murcia, pasan a la principal de Granada.

Por disposición de la Dirección de Correos de 16 de septiembre de 1853<sup>214</sup> se crearon nuevos fechadores redondos. No pueden considerarse como auténticos matasellos, puesto que se establecía que debía estamparse al lado del sello y no sobre él. Estos dibujan dos círculos concéntricos de veintidós milímetros de diámetro. El primero en la parte superior indica la localidad y en la inferior la provincia, siendo esta sustituida, en las capitales, por una estrella de seis puntas. En el centro se indica la fecha en tres líneas: día, mes abreviado con tres letras y año en sus dos últimas cifras<sup>215</sup>. Su empleo se inició en junio de 1854 y se les denominan de Tipo I.

La nueva organización administrativa se reflejó en estos nuevos fechadores. Para Almería se realizaron dos: uno en rojo, del 2 de diciembre de 1854 al 13 de abril de 1857, y otro en negro, del 29 de agosto de 1861 a 25 de noviembre de 1874 (**Carta 25 y 26**).

214 Gaceta de Madrid de 24-9-1853. p 267.

215 *Real Orden disponiendo la reforma de los sellos de fechas*. Ministerio de la Gobernación. 16 de septiembre de 1853. Madrid.



Carta 25. Fechador de Almería en rojo. Fuente Ágora Filatélica. Sobre carta comercial reintegrada 26 de abril de 1855. Almería Tarragona. Colección propia



Carta 26. Fechador de Almería en negro. Fuente Ágora Filatélica. Carta de 24 de marzo de 1867 de Almería a Sevilla. Fuente Juan Antonio Llácer

Los de las otras tres subalternas, estos fueron sus cuños y las fechas durante las cuales se emplearon. Se ha intentado localizar cartas con estas estampaciones, pero no en todos los casos ha sido posible. (Ilustración 66 y 67, Cartas 27, 28, 29, 30, 31, 32).



Carta 27. Segundo fechador utilizado del 23 de octubre de 1858 a 3 de marzo de 1859. Fuente Ágora Filatélica. Carta envuelta de 8 de noviembre de 1858. Colección propia



Carta 28. Fechador de la oficina de Vélez- Rubio en rojo empleado del 22 de diciembre de 1854 al 15 de agosto de 1855. Fuente Ágora de Filatelia. Carta de Vélez Rubio a Barcelona de fecha 9 de mayo de 1855. Colección propia



Carta 29. Fechador verde usado del 15 de agosto de 1855 al 27 de diciembre de 1857. Fuente Ágora de Filatelia. Carta de Vélez-Rubio a Barcelona de 10 de noviembre de 1857. Colección propia



Carta 30. Fechador negro del 1 de mayo de 1855 al 18 de junio de 1859. Fuente Ágora de Filatelia. Carta de Vélez-Rubio a Barcelona, 8 de noviembre de 1858. Colección propia



Carta 31. Fechador rojo de la oficina de Vera utilizado entre el 27 de diciembre 1855 a 16 de marzo de 1857. Fuente Ágora de Filatelia. Carta de Vera a Barcelona 28 de noviembre de 1855. Colección propia



Carta 32. Fechador de color verde de Vera usado del 31 de agosto de 1857 al 7 de noviembre de 1857. Carta de Vera a Barcelona de 5 de septiembre de 1857. Fuente Ágora de Filatelia



Ilustración 66. Fechador de 1854 de la administración agregada de Adra del 8 de marzo de 1855 al 23 de junio de 1857. Fuente Ágora de Filatelia



Ilustración 67. Fechador negro de Vera utilizado de 18 de octubre de 1856 a 1 de abril de 1859. Fuente Ágora de Filatelia

## Organización del servicio postal en 1855. Diccionario Geográfico de Andrés González

El Diccionario Geográfico de Correos de Andrés González<sup>216</sup> nos detalla datos importantes sobre cómo estaba organizado el servicio postal en nuestra provincia.

La oficina de Almería prestaba servicio a 20315 habitantes. Es subalterna de tercera clase que dispone de un administrador que cobra siete mil reales, un oficial con sueldo de cuatro mil, un mozo con dos mil quinientos y ordenanza cuya retribución es de mil quinientos. Recibe correo por Adra, Alicante, Baza, Cartagena, Granada, Guadix, Lorca, Murcia, Vélez-Rubio y Vera.

		Leg. Cor.
		Purullena..... > 1½
		Guadix..... 1
		Vta. de Llanos.... 2
		Barranquillo.... 1
		Vta. del Arroyo.. 2
		Ocaña..... 2
		Doña María..... > 1½
		Alcubillas..... 3 ½
		Vta. de la Rambla. 1
		Gádor..... 2
		Benahadux..... 1
		Almería..... 1
		24 5¼ >
<b>Granada a</b>		
Fargue.....	> 1½	
Huтор Santillan..	1 1½	
Cruz del Puerto ..	1 1½	
Vtas. del Molinillo.	1 1½	
Diezma.....	1 1½	
Vta. del Rio.....	1 1½	

Ilustración 68.  
Conducción de  
Granada a Almería.  
Fuente Sanfilatelio.  
afenet.org.  
Bibliografía digital

De ella depende: Alboloduy, Viator, Alsodux, Alhama la Seca, Bentarique, Benahadux, Lucainena de las Torres, Níjar, Roquetas de Mar, Santa Cruz de Marchena, Senés, Tabernas, Turrillas, Uleila del Campo, Vícar, Alhabia, Alicún, Castro de los Filabres, Enix, Felix, Gádor, Huécija, Huércal de Almería, Illar, Instinción, Olula de Castro, Pechina, Rioja, Nacimiento y Rágol.

Tiene adscrita una cartería de Gérgal.

Granada se comunica con ella mediante el itinerario que desde Guadix pasa por Venta de Llanos, Barranquillo, Venta del Arroyo, Ocaña, Doña María, Alcubillas, Venta de la Rambla, Gádor, Benahadux y Almería, con una distancia de veinticuatro leguas. (Ilustración 68)

216 GONZÁLEZ PONCE, A. *Diccionario geográfico de Correos de España con sus posesiones de ultramar*. Madrid, 1855.



Mapa 24. Fragmento del mapa de Adra y su fondeadero. Imágenes del Atlas de España y sus posesiones de ultramar de Francisco Coello procedentes de la Cartoteca Rafael Mas y el Servicio de Cartografía de la Universidad Autónoma de Madrid

Adra es administración subalterna de sexta clase y de quinta categoría, prestando servicio a sus 7683 habitantes. Disponen de un administrador al cual se le abona en concepto de retribuciones y gastos la cantidad de tres mil quinientos reales por su gestión. Correo por Albuñol, Almería y Granada. Dispone de una conducción desde Venta de Torbiscón a Adra. No tiene asignada ninguna oficina.

En el mapa 24, podemos ver un fragmento del mapa de Francisco Coello de 1855<sup>217</sup>, en el que identifica como un elemento importante de la localidad una nueva posada. Por su ubicación en el camino de Albuñol podría tratarse de su posta, sorprende que se especifique esta y no la administración subalterna o estafeta de Correos, dado que era una de las pocas existentes en estas fechas.

Vera con 9616 habitantes es administración subalterna de sexta clase y cuarta categoría. El administrador por retribuciones y gastos recibe por su gestión cuatro mil quinientos reales. Correos por Almería, Baza, Granada, Lorca y Murcia.

De ella depende las siguientes localidades: Bédar, Carboneras, Cuevas de Vera, Garrucha, Lubrín, Turre, Zurgena, Sorbas y Antas. Tiene adscrita las carterías de Pulpí, Mojácar y comparte la de Huércal-Overa con Lorca.

217 COELLO, FCO. *Atlas de España y sus posesiones de ultramar*. Madrid, 1855.

Existe una conducción transversal desde Lorca a Vera que pasa por Pulpí y Cuevas de Vera. Comparte con Vélez-Rubio la localidad de Arboleas.

La complejidad de los conceptos postales de esta época queda palpable en la referencia que aparece en la Historia de Huércal-Overa<sup>218</sup>, en ella se detalla una reseña sobre el administrador de Correos de esta localidad. Su mención viene como consecuencia de unas medidas que se toman por la epidemia de cólera de 1855 que afligió a España. En la relación de personas que aparecen sin retribución nos indica que:

*Don Vicente Mena Ballesta, Administrador de Correos, mitad del sueldo durante la epidemia.*

Quizás se refiera al responsable que estuviera en la cartería en esas fechas, puesto que la información «oficial» es la que aparece en el diccionario y en ella esta localidad no dispone de administrador.

Vélez-Rubio tiene 10471 habitantes siendo administración subalterna de sexta clase y quinta categoría. Correos por Almería, Baza, Huéscar, Granada, Lorca y Murcia. A su administrador por retribuciones y gastos se le abona tres mil quinientos reales por su gestión.

De ella dependen: Albox, Oria, Taberno, Cantoria, Chirivel, Líjar y Partaloo. Sirve junto con Vera la localidad de Arboleas.

Dispone de la cartería de Vélez-Blanco que a su vez tiene adscrita otra en María.

Existe un itinerario transversal desde Murcia a Guadix que pasa por Totana, Lorca, Vélez-Rubio, las Vertientes y Guadix.

Baza es administración subalterna de quinta clase y décima categoría. Población 10133 habitantes. Correos con Almería, Granada, Guadix, Huéscar, Lorca, Murcia y Vélez-Rubio. De ella dependen las localidades de Alcóntar, Bacares, Armuña de Almanzora, Albanchez, Alcudia de Monteagud, Bayarque, Benitagla, Benizalón, Chercos, Córdar, Fines, Lúcar, Macael, Olula del Río, Sierro, Somontín, Suflí, Tíjola y Laroya.

Desde Baza sale una conducción directa a Tíjola.

Existen carterías dependientes de ella en Purchena, Serón y Tahal.

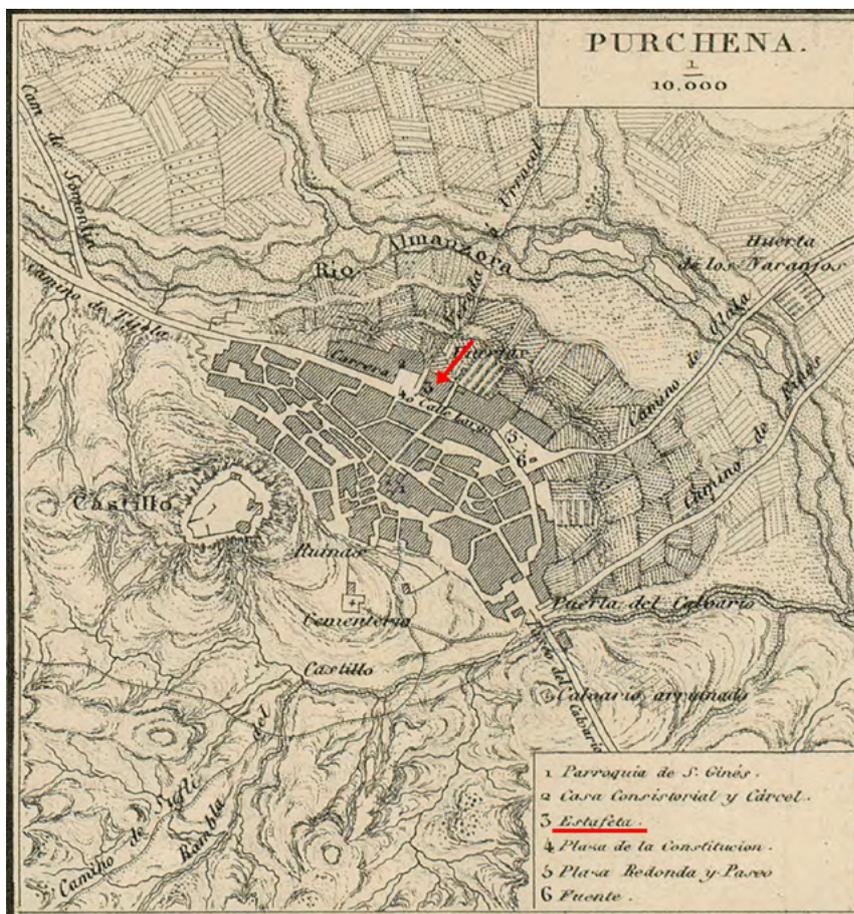
Otra prueba de lo indicado en relación con los conceptos postales de la época lo podemos ver en el plano de Purchena de Coello (**Mapa 25**), donde se detalla su estafeta de Correos. Hay que tener en cuenta que en esta fecha solo lo eran Almería, Adra, Vera y Vélez-Rubio. Por lo que se puede referir a la cartería de esta localidad.

Guadix es administración subalterna de quinta clase y decima categoría. Su población es de 10120 habitantes. Correos por Baza, Granada, Murcia y Almería. De ella dependen: Abla y Abrucena, dispone de una cartería en Fiñana.

Ugíjar administración de quinta clases y doceava categoría. Población de 3100 habitantes. Correos con Granada y Órgiva. Se presta el servicio de correo a Bayárcal, Beires,

---

218 GARCÍA ASENSIO. E. A. Op. Cit, p 276.



Mapa 25. Fragmento del mapa de la localidad de Purchena en la que aparece la ubicación de la estafeta de Correos. Imágenes del Atlas de España y sus posesiones Francisco Coello procedentes de la Cartoteca Rafael Mas y el Servicio de Cartografía de la Universidad Autónoma de Madrid. 1855

Fondón, Almócita, Dalías, Laujar, Padules, Paterna del Río y Ohanes. Dispone de carterías en Canjáyar y Berja.

Se definen dos itinerarios desde esta localidad, uno que va a Laujar y otro a Berja.

## La Administración principal de tercera clase de Almería. 1857

El 1 de julio de 1857 y de conformidad con la Real Orden 7 de marzo de 1857<sup>219</sup> Almería deja de ser subalterna de Granada para convertirse en administración principal de tercera clase, pasando a depender de ella todas las localidades de la provincia.

En los presupuestos generales del Estado<sup>220</sup> de ese año se detallan el número de empleados que tenía asignada junto a los sueldos que iban a cobrar.

219 Real Orden 7 de marzo de 1857, dando nueva organización a las administraciones de Correos y estableciendo las principales en las capitales de provincia. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo III, p 432.

220 Presupuestos Generales del Estado para el año 1857. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo III, p 429.

Ilustración 69.  
Administraciones  
principales de  
tercera clase. Fuente  
Anales de Correos.  
AFINET. Ágora de  
Filatelia en Internet

ADMINISTRACIONES PRINCIPALES DE TERCERA CLASE.	
Albacete, Almería, Ávila, Badajoz, Bilbao, Burgos, Cáceres, Castellón de la Plana, Ciudad-Real, Cuenca, Gerona, Guadalajara, Huelva, Huesca, Jaén, León, Llerida, Logroño, Lugo, Orense, Palencia, Palma de Mallorca, Pamplona, Pontevedra, Salamanca, San Sebastián, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Segovia, Soria, Tarragona, Teruel, Vitoria y Zamora.	
34 Administradores, á 12.000 reales.....	408.000
34 Oficiales mayores, á 8.000.....	272.000
34 Idem primeros, á 6.000.....	204.000
12 Meritorios primeros, á 4.000.....	48.000
34 Idem segundos, á 3.500.....	119.000
34 Ayudantes, á 3.500.....	119.000
1 Idem.....	3.000
35 Ordenanzas, á 1.500.....	52.500
	1.225.500

*Administración principal de Correos.*

Administrador.—D. Antonio Leiva.  
Segundo Gefa.—D. Pablo Huertos, San Francisco.  
Oficial primero.—D. Felipe Hernandez, Plaza de Careaga, 3.  
Meritorio.—D. Rafael Morales, Seneca.  
Ayudante.—D. José Lopez Cortés, Pencas, 8.  
Ordenanza.—Andrés Valentín.

Ilustración 70. Relación de personal dependiente de la administración provincial de Almería según el Almanaque ilustrado de 1863. En ella se especifica el nombre y en alguno de ellos una dirección, que debe ser donde residían. Fuente Biblioteca digital de la Diputación de Almería

Se constituye con un total de seis: un administrador que cobraba doce mil reales, un oficial mayor con ocho mil reales, otro oficial primero con seis mil reales, un meritorio segundo y un ayudante con tres mil quinientos reales, por último, un ordenanza con mil quinientos. (Ilustración 69)

La dotación para el funcionamiento de Almería, como administración principal, fue de doce mil reales.

En el almanaque ilustrado de 1863<sup>221</sup> amplía esta información concretando los puestos, qué personas los desempeñaban e incluso el domicilio de alguno de ellos. (Ilustración 70)

Al constituirse Almería como administración principal se le asignan las subalternas existentes en ese momento, convirtiéndose en estafetas de cuarta y quinta clase. (Ilustración 71)

En cuanto a la dotación de las estafetas almerienses: Vera por ser de cuarta clase tenía una dotación de cuatro mil quinientos reales, Adra y Vélez-Rubio por ser de quinta clase disponían de cuatro mil.

Mediante circular<sup>222</sup> de 19 de abril de 1857 se diseña nuevos fechores de doble círculo concéntrico, de unos diecinueve a veinte milíme-

221 *Almanaque Ilustrado de la Crónica Meridional para el año 1863*. Almería, pp 62, 70 y 71. Biblioteca Digital Diputación de Almería.

222 *Circular dando instrucciones para el uso de las máquinas de sellar*. Dirección General de Correos. 19 de abril de 1857.

ADMINISTRACIONES principales y sus agregadas y subalternas.	Administra- ciones agregadas. — Clase.	Estafe- tas. — Clase.
Villajoyosa .....		3. <sup>a</sup>
Villena .....		1. <sup>a</sup>
ALMERÍA: 3. <sup>a</sup> CLASE.		
Adra .....		3. <sup>a</sup>
Velez-Rubio.....		3. <sup>a</sup>
Vera .....		4. <sup>a</sup>

Ilustración 71.  
Administraciones principales  
y sus agregadas y subalternas  
según orden de 1857<sup>223</sup>.  
Fuente Anales de Correos.  
Fuente AFINET. Ágora de  
filatelia en internet

tros de diámetro, lo que representó una reducción en relación con los anteriores y también se cambia el tipo de letra, se les denominan como «máquinas de sellar». Llevan en la parte superior su nombre y en la inferior el número correspondiente a su demarcación postal. En el círculo interior figura la fecha con expresión del día, mes con letras inclinadas hacia la izquierda y las dos últimas cifras del año. Almería es el número diecisiete. A estos fechadores se les denomina del tipo II.

Los fechadores de la primera partida de 1857 presentaban un punto detrás del nombre de la ciudad y sus letras eran más altas. Los que se distribuyeron después no lo llevaban y estas eran de menor altura.

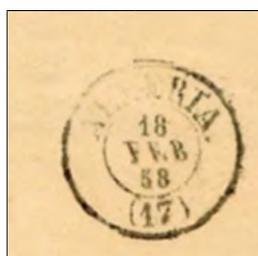
Fueron contruidos *en el extranjero con acero de excelente calidad y utilizando una técnica mejor que con sus antecesores, los «Baeza» y los de 1854, lo que favoreció que su uso se prologara en el tiempo*<sup>224</sup>. De estos fechadores se efectuaron 450 desde 1857 a 1860, más otros 150 más entre 1861 y 1862, para las estafetas de primera a duodécima categoría.

Desde 1862 se harán nuevos fechadores con tal variedad de formatos que dificulta una mínima ordenación, puesto que nos encontramos con modelos idénticos a los de 1857 o con tipografía mezclada, con todo tipo de tamaños de letra.

Almería lo pudo recibir entre abril y mayo de 1857, por lo que su empleo se generalizó a partir de junio o julio. A las demás oficinas les llegaron a finales de 1858, pero será en enero de 1859 cuando entraron en vigor. Este fechador se empleó hasta la reforma de 1878, por esta

223 Ibid., p 432.

224 GÓMEZ-GUILLAMÓN, F, *El fechador modelo 1857 en Málaga. Revista ACADÉMVS* núm. 16 Academia Hispánica de Filatelia. Madrid, 2012, p 107.



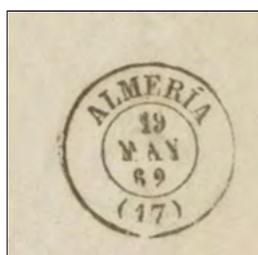
7.OCT.1857 | 16.JUL.1874



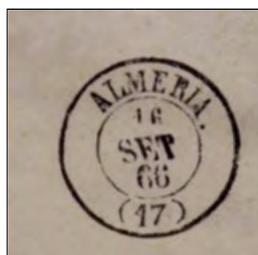
1.DIC.1859 | 2.DIC.1859



18.MAY.1860 | 3.MAY.1867



19.MAY.1862 | 12.JUL.1866



16.SEP.1866 | 7.AGO.1875

1. Bloque de fecha de tipografía grande.
2. Bloque de fecha de tipografía estándar.

Ilustración 73. Matasellos de la Administración de Almería tipo II. Fuente Ágora Filatélica

Ilustración 72. Matasello realizado a nivel local junto al «oficial». Fuente Ágora Filatélica



razón fue inevitable la aparición de nuevos cuños constitutivos de subtipos y variantes, e incluso existe algún ejemplo de fabricación a nivel local, como podemos ver en la siguiente imagen. El de la derecha es el fechador original, el de la izquierda es el efectuado en Almería. (Ilustración 72).

Diferentes fechadores utilizados en la Administración de Almería entre los años 1859 a 1875. (Ilustración 73, Carta 33).



Carta 33. Fechador de doble círculo Almería. Carta del 16 de septiembre de 1866 dirigida a Adra. Matasellos tipo «carretilla» sobre el sello. Colección propia

Los fechadores de las estafetas dependientes de Almería tienen en la parte superior el nombre y en la inferior la provincia a la que pertenecen. (Cartas 34, 35 y 36).

Estos fechadores se complementaron en las administraciones prin-



Carta 34. Fechador de Vera del 28 de mayo de 1859 al 15 de diciembre de 1864. Fuente Ágora Filatélica. Carta de Vera a Barcelona, 8 de abril 1861, 4 cuartos amarillo. Colección propia.



Carta 35. Fechador de Adra utilizado del 13 de agosto de 1859 al 3 de febrero de 1879. Fuente Ágora Filatélica. Carta de Adra a Sevilla de fecha 1 de junio de 1862. Fechador de Adra. Colección propia



Carta 36. Fechador Vélez-Rubio usado del 11 de enero de 1860 al 4 de noviembre de 1874. Fuente Ágora Filatélica. Carta del 2 de abril de 1862. Franqueada con 4 cuartos naranja. Vélez-Rubio a Barcelona. Colección propia

cipales, de cambio y agregadas de primera clase, mediante circular 7 de octubre de 1858, con un matasellos identificado con el número de su demarcación postal y cuya única misión era la de inutilizar los sellos. Se trata de los denominados matasellos de «rueda de carreta», por su parecido a estas. Para las demás oficinas postales, es decir, de las agregadas de segunda clase a las estafetas de duodécima categoría, ambas inclusive, se determina que el fechador sea utilizado con una doble función, «matasellos» y «sello de fechas». En la misma instrucción se ordena que se retiren todos los de rejilla.

Están formados por dos círculos concéntricos y cuatro radios que unen los dos círculos, tienen veintisiete milímetros de diámetro exterior y el número de la administración se repite cuatro veces en pequeño y una en el centro, en nuestro caso, como ya hemos dicho el diecisiete.

Por lo tanto, las cartas de las Administraciones principales, agregada de primera categoría y estafetas de cambió debían de matasellar los sellos con el de «rueda de carreta» pero a veces los encontramos con los dos (Carta 37).



Carta 37. Matasellos de «rueda de carreta» número 17 de Almería, más fechador de salida de Almería. Carta de 14 de junio de 1863. Almería a Granada. Colección Juan A. Llácer

Almería se convierte en administración en un momento en el que el aumento de la actividad postal en España es constante, siendo un eje transformador y de desarrollo fundamental para nuestro país. Su importancia queda reflejada en los datos estadísticos relativos al ramo de Correos publicados en 1857<sup>225</sup>. En diez años (de 1846 a 1856) se pasa de gestionar diecinueve millones de cartas particulares a más de treinta millones. Esto representó que la ratio se disparara de 1,41 envíos por habitante a los 2,16.

Por otra parte, la inversión del Estado en la prestación de este servicio es cada vez mayor, como prueba de ello es el aumento de las conducciones que asume. En el caso de Almería se encuentran:

- La conducción de Ganada a Almería, con una distancia de veinticuatro leguas y que disponía veintidós caballerías y un peatón.
- Almería a los baños de Sierra Alhamilla que se realizaba de forma diaria con una distancia de dos leguas y media, con doce caballerías y un peatón.
- Guadix a Vélez-Rubio, diaria, con una distancia de diecisiete leguas y que se prestaba mediante diez caballerías y un peatón.
- Murcia a Vélez-Rubio, también diaria, con una distancia de diecinueve leguas y la utilización de catorce caballerías y un peatón.
- Baza a Tíjola diaria con seis leguas, dos caballerías y un peatón.
- Laujar a Ugíjar tres veces a la semana, siete leguas, siete caballerías y un peatón.

225 *Datos Estadísticos relativos al ramo de Correos*. Madrid. 1857. Varias pp.

- Lorca a Vera tres veces a la semana, nueve leguas, tres caballerías y un peatón.
- Ugíjar a Berja tres veces a la semana, tres leguas de distancia, cuatro caballerías y un peatón.

Este aumento de la actividad postal va a requerir que se incremente otro elemento fundamental en la prestación del servicio postal, el número de buzones a disposición de los usuarios. En el BOPA<sup>226</sup> del día 1 de enero de 1859 se comunica al público de Almería el establecimiento de dos nuevos buzones para depositar la correspondencia hasta las siete de la noche, si se deseaba que se cursara en ese mismo día.

Son ubicados en la cartería de los Marinos, sita en el puerto y en el estanco de la calle Real, situado frente a la plaza de Santo Domingo.

De esta información deducimos que existía una cartería ubicada en los Marinos, independiente a la administración principal, y que en Almería se implantaba la idea, desarrollada en Madrid hacia 1850, de colocar buzones (cajas-buzón) en los estancos, con el objetivo de ofrecer un mejor servicio a los usuarios de este servicio al no tener que desplazarse a la oficina para depositar la correspondencia (**Ilustración 74**).

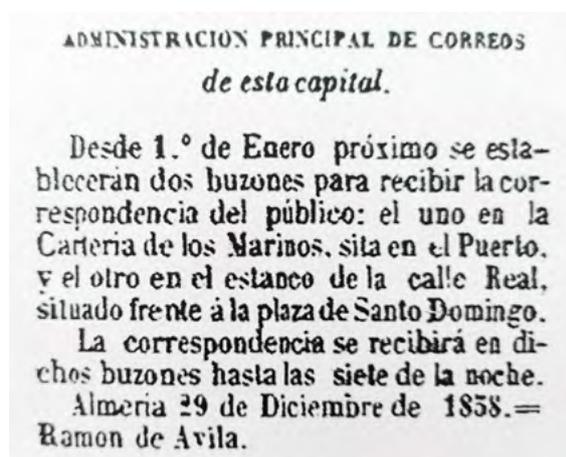


Ilustración 74. Nuevos buzones. Boletín Oficial de la Provincia de Almería (Almería). 1/1/1859

226 Boletín Oficial de la Provincia de Almería 1-1-1859, número 1, p 4. Biblioteca Digital de la Diputación de Almería.

---

## Correo desinfectado. Una curiosidad desconocida

Las experiencias vividas con la pandemia del Covid-19 nos pueden permitir entender mejor las razones por las cuales se desinfectaban los envíos postales, recordemos que nosotros lo hacíamos con todos los objetos que llegaban a nuestra casa, con geles hidroalcohólicos, incluidos los envíos postales o de mercancías.

Por eso podemos entender que, con la información médica de entonces, basaba en que las enfermedades se propagaban también a través del papel, se tomara como una de las medidas para prevenir la expansión de las pandemias la desinfección de los envíos postales.

El papel se ha considerado un producto capaz de transmitir plagas u otras infecciones, puesto que se elaboraba a base de telas, hilos, tipos muy sensibles de lana o pieles que lo hacían «susceptible» de transmitir graves enfermedades.

La práctica de desinfectar las cartas se realizaba en los lazaretos de los puertos, ciudades y oficinas fronterizas, aunque también se efectuaba por funcionarios de los servicios de Correos en lugares determinados por la administración. Los lazaretos eran instalaciones sanitarias, aisladas, donde hasta la mitad del siglo XX se atendían a personas con enfermedades infecciosas como la lepra, el cólera, la tuberculosis o la fiebre amarilla.

Se utilizaron diferentes métodos para la desinfección de los envíos: ácido clorhídrico, vapores por combustión de azufre, cloro o formol, plantas aromáticas, más calor, «desinfección a la llama» y vinagre más cortes de desinfección. Este último es el que se aplicó a una carta pro-



Carta 38. 1841  
(17 SEP). Vélez-  
Rubio a Cartagena.  
Marca Cartagena/  
Murcia núm. 15 en  
rojo de Cartagena.  
Porteo 6 cuartos  
en rojo. Dos cortes  
de desinfección  
y manchas de  
vinagre. Interesante  
y rara. Colección  
propia

cedente de Vélez-Rubio a Cartagena de 17 de septiembre de 1841. Por lo tanto, el envío se encuentra dentro de la segunda epidemia de cólera producida en España entre 1839 a 1856<sup>227</sup>.

Para desinfectar el papel se realizan dos cortes y se sumerge en una solución de vinagre. El último paso consistía en secala al fuego para que dejarla libre de contagio y que pudiera circular.

227 Información extraída de la conferencia *Correo desinfectado en el Mediterráneo Español. 1721-1918*. Juan Antonio Llácer Gracia. Conferencias de SOFIMA 2 de febrero de 2022.

---

## Creación del servicio telegráfico en la provincia de Almería

*En 1847, cuando se establece el telégrafo óptico, aparece por primera vez una Dirección Especial de Correos y Telégrafos que incluye dentro de una misma responsabilidad todos los medios de comunicación conocidos en la época<sup>228</sup>.*

Correos aprovechó los avances tecnológicos y en 1855 se introdujo en España los servicios telegráficos, lo que redujo el tiempo de envío de los mensajes, creando un nuevo servicio, el telegrama.

Dada su importancia se pretendía que este sistema de comunicación estuviera a disposición de todo el público.

Igual que ocurría con la prestación del servicio postal, las provincias telegráficas no siempre coinciden con las político-administrativas. En el caso de Almería, existen estaciones que pertenecen a una y dependen de otra.

La primera estación telegráfica que se puso en funcionamiento fue la de Almería capital en diciembre de 1857. Las líneas de la Sección de Almería constan de tres trayectos<sup>229</sup>:

- El primero de Almería a Guadix, con un trazado de noventa y tres kilómetros de longitud con dos conductores, donde entronca con la de Granada.
- La segunda de Almería a Águilas, de ciento doce kilómetros, con dos hilos, desde la cual conecta con la línea de Murcia. Compre-

---

228 DIEZ DE CASTRO, E.P. *La nacionalización de las comunicaciones en España: un proceso histórico*. Económicas y Empresariales en la Universidad Nacional de Educación a Distancia, Núm. 6, 1977, pp 58-70. p 61.

229 LÓPEZ MORALES, E. *Breves nociones de Geografía de la provincia de Almería*. Almería, en 1887, pp 50- 51-52.



Mapa 26. Fragmento de la Carta Telegráfica de España. Formada y publicada por la Dirección General de Comunicaciones.<sup>230</sup> 1870. Fuente Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Consejería de Economía y Conocimiento

diendo también el ramal de Vera a Garrucha, de nueve kilómetros con un conductor, y el de Vera a Cuevas, que es de cinco kilómetros con un hilo.

– El tercero es de Almería a Motril, con una distancia de ciento diecinueve kilómetros, con dos conductores, desde donde entronca con las líneas de las secciones de Málaga y Granada

Las estaciones de Almería que pertenecen a esta sección son las de Almería con un servicio permanente, Dalías, Berja, Adra, Garrucha y Cuevas con un servicio limitado (de 9 a 12 m. y 2 t a 7 n, excepto los domingos en que se suprime el servicio de la tarde) y Vera con uno completo (de 7 m a 9 n en verano y de 8 m a 9 n en invierno).

Además de estas estaciones está la de Vélez-Rubio con servicio limitado, que depende de la Sección de Murcia. Después se abriría una en Alhama la Seca.

Almería también será el puente de la comunicación telegráfica con Melilla, Chafarinas, Alhucemas y el Peñón de Vélez, para ello en 1891 se tendió un cable que partiendo desde Almería y utilizando la isla de Alborán llegara a Melilla.

El 2 de abril de 1856 se aprueba el Reglamento orgánico del Cuerpo de Telégrafos, creándose el Cuerpo especial de Telégrafos, sujetándolo a escalas, y dividiéndolo en: personal superior facultativo, personal subalterno, facultativo, personal subalterno de vigilancia y servicio no facultativo.

Los subdirectores de sección de telégrafos del año 1863 tenían competencia en las áreas geográficas de su demarcación. El número más

ESTACIONES.	Receptores Morsos.	Transmisor.	Apoyos W. m. m.	Timbres.	Manipuladores.
Almería.....	3	2	»	2	7
Dalías.....	1	»	1	»	2
Berja.....	1	»	1	1	2
Adra.....	1	»	1	1	2
Vera.....	2	»	1	1	4
Garrucha.....	1	»	1	1	1
Cuevas.....	1	»	1	1	1
Vélez-Rubio..	1	»	1	1	2
	11	2	7	8	21

FECHA DE LA APERTURA DE LAS ESTACIONES

ESTACIONES.	Día.	Mes.	Año.
Almería. . . . .	6.	Diciembre. .	1857
Dalías. . . . .	1.	Julio. . . . .	1878
Berja. . . . .	1.	Julio. . . . .	1868
Adra. . . . .	28	Octubre. . . .	1876
Vera. . . . .	15	Diciembre. . .	1864
Garrucha. . . . .	1.	Junio. . . . .	1875
Cuevas. . . . .	1.	Julio. . . . .	1874
Vélez-Rubio. . . .	1.	Noviembre. . .	1876

Ilustración 75. Estaciones telegráficas almerienses, sus fechas de creación y dotación de personal. Fuente Breves Nociones de Geografía de la Provincia de Almería. Biblioteca Digital de la Diputación de Almería

230 DIRECCIÓN GENERAL DE COMUNICACIONES. *Carta Telegráfica de España. Formada y publicada por la Dirección General de Comunicaciones. MADRID, 1870.*

Ilustración 76. Uniformes telegrafistas primeros, segundos y terceros, así como de los conserjes y ordenanzas de 1864. Fuente Museo Postal



### Sección telegráfica

Director.—D. Angel Ochotorena, Príncipe 29.  
Oficial.—D. Francisco Callera, Engendro.  
Telegrafista.—D. José Gimenez Romera, Zaira.  
Idem.—D. Eduardo de Sola, Niño.  
Idem.—D. Pedro Montero, Sócrates.  
Conserje.—D. Pedro Amores.

Ilustración 77. Relación de personal que compone la Sección telegráfica de Almería. Fuente Biblioteca digital de la Diputación de Almería

### Señoritas telegrafistas

Y se han firmado las órdenes oportunas destinando á la central de Telégrafos de Almería á las señoritas Concepción Benito Nuñez, Purificación Alvarez, Angeles Gomez Bordesjo y Enriqueta Contreras.

Ilustración 78. Incorporación de las primeras señoritas telegrafistas de Almería. Fuente Biblioteca digital de la Diputación de Almería

abundante de telegrafistas sería el de la clase de primeros, segundos y terceros, cuyo trabajo consistía en la recepción y transmisión de los mensajes a través del morse. Este personal estaba exento del servicio militar.

En el Almanaque ilustrado de 1863<sup>231</sup> se nos detalla el personal con que el que estaba dotada la sección telegráfica de Almería (**Ilustración 77**).

Telégrafos será pionero en la incorporación de la mujer. Apenas habían transcurrido poco más de treinta años de su creación, cuando en 1881 se contratan las primeras auxiliares telegráficas femeninas. Sus sueldos iniciales no se abonaron como gasto de personal, sino que su salario se cargaría en el capítulo de material. Un año más tarde serían admitidas cuarenta mujeres con un sueldo de 625 pesetas, que era menor que el que cobraba la última categoría de telegrafistas, mil pesetas.

Será en 1909 cuando se incorporan como funcionarias, accediendo por oposición y creándose ya la escala de auxiliar femenina. Las primeras plazas se convocan el 15 de julio de ese año y como curiosidad indicar que entre las que aprobaron esa oposición se encontraba Clara Campoamor.

La primera referencia sobre mujeres que trabajaran en la estación telegráfica de Almería la encontramos en una reseña del periódico radical de 10 de enero de 1913 (**Ilustración 78**).

231 Almanaque Ilustrado de la Crónica Meridional para el año 1863. Almería. p 63. Biblioteca Digital Diputación de Almería.

# La incorporación del servicio ferroviario al transporte postal

En la segunda mitad del siglo XIX se va a producir una revolución que va a afectar a las comunicaciones postales existentes hasta la fecha, el desarrollo del ferrocarril en España.

Por Real Orden 31 de diciembre de 1844 se pone en marcha el tendido ferroviario que va a permitir utilizar este nuevo sistema de transporte para la distribución de la correspondencia. En ella se determina que las cartas y pliegos, así como sus conductores y agentes necesarios al servicio de Correos, serán transportados gratuitamente por los convoyes ordinarios de la Compañía en toda la extensión de la línea.

Pero no será hasta 1851 cuando se ponga en funcionamiento la primera línea entre Madrid-Aranjuez y en ella se reservará uno de los vagones abiertos del tren para cargar en él la diligencia.

Para colocarla se retiraba el tiro de caballos y se subía con su mayoral, el conductor encargado de la custodia y entrega de la correspondencia, así como, los viajeros que fuesen en el carruaje. Todos ellos realizaban el viaje montados en la diligencia, como si el recorrido se realizara normalmente, cuando se llegaba a Aranjuez se procedía a bajarla y engancharle otro tiro de caballos con el que continuaría su viaje.

No será hasta 1854 cuando mediante otra Real Orden del Ministerio empiecen a construir dos vagones para las administraciones. El 7 de septiembre de 1855 saldrá la primera administración ambulante por ferrocarril de Correos, su recorrido sería de Madrid a Albacete.

El tren se convertirá en el sistema preferente para enviar la correspondencia, aumentando su eficiencia tanto en tiempo como en capacidad de transporte.

El ferrocarril terminará sustituyendo las rutas tradicionales en sillas-correo, impulsando en paralelo las líneas transversales. La revolución para el mundo postal será total, en 1867 ya se disponía de veinticuatro líneas de conducciones postales por ferrocarril.

En el caso de Almería, hasta el 2 de septiembre de 1895 no se pondría en funcionamiento la estafeta ambulante Almería-Guadix. Estaría compuesta por tres oficiales y tres aspirantes que salían a la tres de la tarde para llegar a Guadix cuatro horas después. A las siete de la mañana se efectuaba el viaje de regreso.

---

## Desarrollo del servicio diario de la correspondencia postal en Almería. 1859

El año en el que nos transformamos en administración principal va a comenzar otro cambio fundamental en la expansión del servicio postal, desarrollado por la Real Orden 27 de junio de 1857<sup>232</sup>, en la cual se mandata que se proceda al estudio de las comunicaciones para el establecimiento del correo diario a nivel nacional.

En ella se ordena un análisis en todas las provincias de las conducciones existentes, proponiendo las variaciones y aumentos para que el correo llegue todos los días con la máxima rapidez.

Para conseguirlo se establecerán líneas que ponga en contacto Madrid con todas las provincias; a estas con las respectivas cabezas de partido judicial y a las últimas con los pueblos comprendidos en su demarcación. Para ello se determina la creación de agregadas o de estafetas subalternas en las cabezas de partido y en las poblaciones donde sean indispensable para la debida regularidad y prontitud en la transmisión de la correspondencia pública.

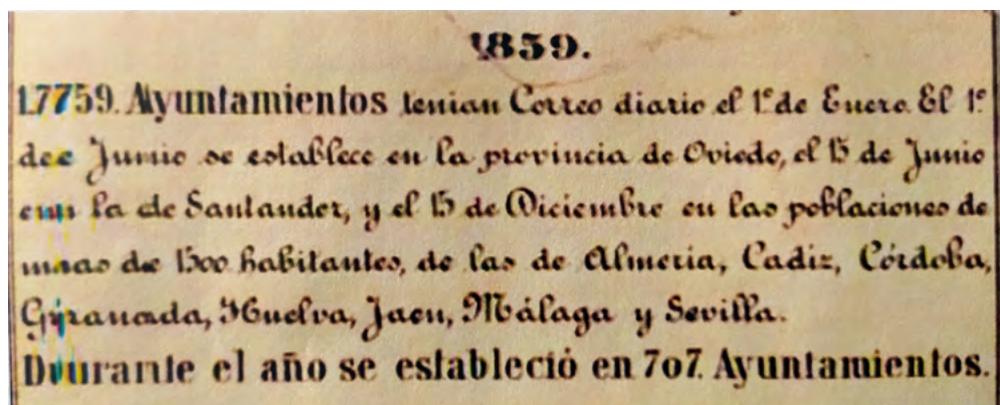
Se dispone a crear las carterías necesarias para el servicio de los demás pueblos. En cuanto al nombramiento de este personal, se reforma el artículo quinto del R.D. de 2 de mayo de 1851<sup>233</sup> correspondiendo a la Dirección General de Correos el nombramiento de los peatones conductores de la correspondencia pública y los carteros valijeros de los

---

232 *Real Orden de 27 de junio de 1857 en la cual se mandata que se proceda al estudio de las comunicaciones para el establecimiento del correo diario a nivel nacional.* DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, A. Op. Cit, Tomo IV, pp 1 y 2.

233 *Boletín Oficial de la Provincia de Almería. 21-4-1859-1. RD. Atendiendo a la conveniencia de reformar el art. 5º de mi Real decreto de 2 de mayo de 1851, y conformándome con lo que me ha propuesto el ministro de la Gobernación, de acuerdo con el parecer de mi Consejo de ministro.* 13-04-1859. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.

Ilustración 79. Fragmento de la Carta General de los Servicios de Correos en España: reducida de la formada en 16 hojas. Fuente Biblioteca Virtual de Defensa



pueblos, cuyos haberes se paguen por el Estado, a los Gobernadores de provincia el de los fondos municipales, con el cuarto en carta, unos y otros a propuesta de los Ayuntamientos. En los casos en los que no se nombraran nuevos deberían continuar los mismos que había retribuidos por los fondos municipales. Los carteros de las administraciones seguirían siendo nombrados por sus administradores.

Para la provisión de los destinos de peatones, carteros y ordenanzas se dio preferencia a los licenciados del ejército, Guardia Civil y veteranos con buena nota.

En el caso de Almería será a partir del 15 de diciembre de 1859<sup>234</sup> cuando se implante el servicio diario en las poblaciones con ayuntamientos de más de mil quinientos habitantes.

En relación con la aplicación de estas instrucciones en nuestra provincia podemos tener una amplia referencia a través de la «Carta de Correos y Postas de la Dirección General de Correos», de 1860<sup>235</sup>. En tres años desde la creación de Almería como administración ya dispone de las siguientes estafetas<sup>236</sup>: Adra, Berja, Canjáyar, Cuevas de Vera, Gérgal, Huércal-Overa, Nacimiento, Purchena, Sorbas, Vélez-Rubio y Vera. Cada una tendrá su correspondiente fechador, usándose el vigente entonces, el de 1857.

234 DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. *Carta General de los Servicios de Correos en España reducida de la formada en 16 hojas de 1/500000 y demostración del estado que tenía el establecimiento del correo diario en el 1º de enero de 1866*. Madrid 1866.

235 DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS. 1860. *Carta de Correos y Postas de la provincia de Almería, Cádiz, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla*. Madrid, 1860

236 Término con el que se denomina a las anteriores administraciones subalternas.

Ya hemos visto los matasellos de Adra, Vera y Vélez-Rubio, a continuación, podemos conocer los de las restantes oficinas.



Ilustración 80.  
Fechadores de las estafetas incorporadas a partir de 1860.  
Fuente Ágora de Filatelia

Existen carterías dotadas por el Estado en las localidades de: Arboleas, Dalías, Fiñana, Fondón, Gádor, Garrucha, Roquetas y Tijola. Las mismas eran gestionadas por un empleado público, al que se le requiere aportar un local en el que atender a los usuarios durante las horas designadas y disponer de un buzón en la puerta. Reciben ya una retribución del estado, pero además continúan cobrando el cuarto por cada carta o periódico entregado, tal y como se indica en el Reglamento para el Cuerpo de Carteros de la Administración del Correo central<sup>237</sup>. En este también se crea el Cuerpo de Carteros de número y el de Auxiliares de carteros.

Para regular el trabajo del personal de estas carterías, se publica en el Boletín Oficial de la Provincia<sup>238</sup> unas instrucciones de la Dirección de Correos, de fecha 24 de noviembre 1859, en las que se determinan normas a considerar para la prestación de los servicios por parte de los carteros.

A través de esta instrucción se intenta inculcar la necesidad de la mayor exactitud en el cumplimiento de su labor encaminado a prestar el

237 *Reglamento para el cuerpo de Carteros de la Administración del Correo Central*. 1-10-1856. DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. A. Op. Cit, Tomo III, pp 412 a 418.

238 Boletín Oficial de la Provincia, núm. 281, 26-11-1859. Biblioteca Digital de la Diputación de Almería.



mejor servicio público, así como, la obligación de sigilo y vigilancia que ha de ejercer para que nadie pueda dudar que se pueda producir la violación del secreto de la correspondencia.

Su función principal era recibir el paquete con la correspondencia y separar la de los pueblos a los que presta servicio, para incluirla en la respectiva valija. También recibiría las procedentes de ellos, agrupándolas para remitirlas al lugar desde donde arrancaba la conducción de la villa, que a su vez la enviara al punto de la línea general para que enlazase.

Los carteros por cada una de las cartas, paquete o periódico que repartieran se les pagaría un cuarto, pero no cobraría ningún importe por las que recogían para remitirlas a su destino.

Cuando la administración de la que dependía esa cartería le cargaba alguna cantidad por alguna carta extranjera, debía liquidarla cuanto antes.

Existe una marca en el Catálogo de Tizón<sup>239</sup>, a la cual no se le asigna ninguna fecha, y que determina como marca de llegada para señalar la correspondencia procedente del extranjero. Quizás sea esta marca la que se utilizará para identificar a las cartas extranjeras a las que nos hemos referido en el párrafo anterior.

239 TIZÓN, M. A. Op. Cit.

Ilustración 81. Izquierda: Uniforme de reparto de cartero urbano de 1856. Se componía de: levita, pantalón y gorra de azul turquí negro, botones de levita y barboquejo de la gorra, dorados con las armas de Castilla y León, pantalón de dril en verano, la solapa de la levita abierta en los días de gala. Junto a él, el uniforme de gala de un cartero de 1856. Está compuesto por un chaleco, pantalón y casaca. Fuente fondos museográficos del Museo Postal

## ESTRANGERO ALMERIA

Ilustración 82. Marca  
Estrangero Almería.  
Reproducción manual  
realizada por María Dolores  
Gutiérrez Aparicio

En las carterías de los pueblos dotadas por el Estado, el cartero tenía que disponer de un buzón abierto en su casa, ser persona de acreditada conducta, inspirar confianza a sus convecinos y saber leer y escribir. Mantendría abierta su oficina las horas que le designara su jefe inmediato para que el público pudiera acudir a certificar las cartas o a cualquier otro acto del servicio.

Ellos eran los responsables de vigilar el puntual trabajo de los peatones y conductores, dando cuenta a su jefe inmediato de las faltas que se realizaran.

Para la entrega de la correspondencia, los carteros urbanos desarrollaron la técnica de dar dos golpes en la puerta (de aquí lo del «cartero siempre llama dos veces») con los que se identificaban. Con la aparición de las viviendas con una sola entrada y varios pisos, para evitar tener que subir y bajar las escaleras, además de golpear dos veces, a continuación, se determinaba el piso al que iba dirigida la carta, dando uno, dos, tres... repiques que indicaban si era el primero, el segundo, el tercero... Con ello los vecinos al conocer que disponían de una carta bajaban a recogerla.

En el B.O.P. de 10 de marzo de 1861<sup>240</sup> podemos conocer que la cartería de Garrucha fue creada a petición del ayuntamiento de esa localidad y que la misma fue dotada con seiscientos reales anuales y un cuarto en carta o periódico que se distribuya a domicilio. También se incluye en la solicitud establecer un correo diario entre Garrucha y Vera a cargo de un peatón conductor, con la retribución anual de mil.

En las instrucciones para los peatones conductores de la correspondencia pública, de fecha 16 de junio de 1861, del director general de Correos<sup>241</sup> se reconoce su importancia para hacer llegar las cartas hasta los más apartados lugares. Se les considera también funcionarios a los que se les confía el secreto de la correspondencia y cuya conducta debe de ser intachable, inspirando al público total confianza.

Para la distribución de la correspondencia, como empleados públicos, recibían un sueldo, pero además se les abonaba un cuarto por cada carta, pliego o periódico, pagado por el destinatario sin excepción alguna.

Al regresar vuelve a pasar por los mismos pueblos para conducir la correspondencia depositada en los respectivos buzones al punto de arranque de su expedición.

---

240 Boletín Oficial de la Provincia de Almería. Núm. 62 de fecha 10-3-1861. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.

241 Boletín Oficial de la Provincia de Almería. Núm. 164. 17-7-1861. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.

ALMERÍA.					
J. 4.	* Abia.	J. 4.	Escallar.	K. 5.	Senes.
J. 4.	* Abrocena.	K. 5.	* Felix.	K. 4.	* Seron.
J. 6.	* Adra.	K. 4.	Fines.	K. 4.	Sierro.
L. 4.	* Albánchez.	J. 4.	* Fiñana.	K. 4.	Somontín.
K. 5.	* Alboloduy.	J. 3.	* Fondón.	L. 5.	* SORBAS.
L. 4.	* Albox.	K. 5.	* Gador.	K. 4.	Suffi.
J. 5.	* Alcolea.	L. 5.	* Garrucha.	K. 5.	* Tabernas.
L. 5.	* Alcedia.	K. 5.	* GERGAL.	K. 4.	Taberno.
K. 5.	* Alhabia.	L. 5.	* Huebro.	K. 5.	Tabal.
K. 5.	* Alhama la Seca.	K. 5.	* Huécija.	K. 5.	Terque.
K. 5.	* Alicum.	K. 5.	* Huercal.	K. 4.	* Tijola.
K. 5.	* ALMERIA.	L. 4.	* HUERCAL-OVERA.	L. 5.	* Turre.
J. 5.	* Almocita.	K. 5.	* Hiar.	L. 5.	Turrillas.
K. 5.	* Alsodux.	K. 5.	* Instincion.	L. 5.	* Ulella del Campo.
J. 6.	* Alquería.	K. 4.	* Laroya.	K. 4.	* Urracal.
L. 5.	* Antas.	J. 5.	* Laujar.	K. 5.	* Veledique.
L. 4.	* Arbolosa.	K. 4.	* Lijar.	K. 3.	* Velez-Blanco.
K. 4.	* Armuña.	L. 5.	* Lubrin.	L. 3.	* VELEZ-RUBIO.
K. 4.	* Bacares.	L. 5.	* Lucainena de las Torres.	L. 5.	* VERA.
J. 5.	* Bayarcal.	K. 4.	* Lucar.	K. 5.	* Viator.
K. 4.	* Bayarque.	K. 4.	* Macael.	K. 6.	* Vicar.
L. 5.	* Bedar.	K. 3.	* Maria.	L. 4.	* Zargena.
J. 5.	* Beires.	L. 5.	* Mojacar.		
K. 5.	* Benahadux.	J. 5.	* Nacimiento.		
J. 5.	* Benimar.	L. 5.	* Nijar.		
L. 5.	* Benitagla.	J. 4.	* Ocaña.		
K. 4.	* Benitorafe.	J. 5.	* Ohanes.		
L. 5.	* Benizalon.	K. 5.	* Olula de Castro.		
K. 5.	* Bentarique.	K. 4.	* Olula del Rio.		
J. 5.	* BERJA.	K. 4.	* Oria.		
K. 5.	* CANJAYAR.	J. 5.	* Padules.		
L. 4.	* Cantoria.	K. 4.	* Partalosa.		
L. 5.	* Carboneras.	J. 5.	* Paterna.		
K. 5.	* Castro.	K. 5.	* Pechina.		
L. 4.	* Cobdar.	J. 5.	* Presidio de Andarax.		
L. 4.	* Cuevas de Vera.	K. 4.	* PUCHENA.		
L. 4.	* Chereos.	K. 5.	* Ragol.		
K. 3.	* Chivivel.	K. 5.	* Rioja.		
J. 6.	* Dalias.	K. 6.	* Roquetas.		
J. 5.	* Barrical.	K. 5.	* Santa Cruz.		
J. 4.	* Doña Maria.	K. 5.	* Santa Fe.		
K. 5.	* Enix.	L. 4.	* Santa Maria de Nieva.		

\* Poblaciones que tienen correo diario

Administ. real? .....  
Estafetas .....  
Carterías .....  
Paradas de posta .....  
CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL .....

Ilustración 83. Fragmento que aparece en la Carta de correos y postas de las provincias de Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla trazado por la Dirección General de Correos. 1860. Fuente Biblioteca Virtual Andalucía

Los peatones conductores debían saber leer y escribir. Además, era a cuenta suya la conservación de las mochilas o carteras en que se conduce la correspondencia, de cuyo buen estado eran responsables.

En la imagen podemos ver una relación con todas las localidades, que recibían el correo diario, en las que se especifican las estafetas y carteterías.

Para prestar el servicio diario de la correspondencia se adecuan las conducciones, tanto externas como internas. En nuestra provincia no van a existir, según la Carta de Correos, ni por ferrocarril ni mediante carruaje.

El entramado de conducciones tiene como objetivo prestar el servicio diario a las poblaciones que se encuentran dentro de ella, estas van a ser a caballo y pie.

La correspondencia entraba y salía de Almería mediante dos conducciones a caballo:

La procedente de Granada, que lo hace a través de Guadix, pasando por las localidades de Fiñana (desde donde se presta servicio a pie a

Abrucena y Abla), Doña María, Ocaña, Nacimiento (de ahí sale una conducción a pie que pasa por Ohanes dirección a Canjáyar), Gádor (que sirve a pie a Alhabia), Benahadux y Almería (salen dos conducciones a pie: la primera que sirve Huércal, Viator, Pechina y la segunda Níjar).

A través de ella se transportaba la correspondencia dirigida a Madrid, Andalucía y general del reino.

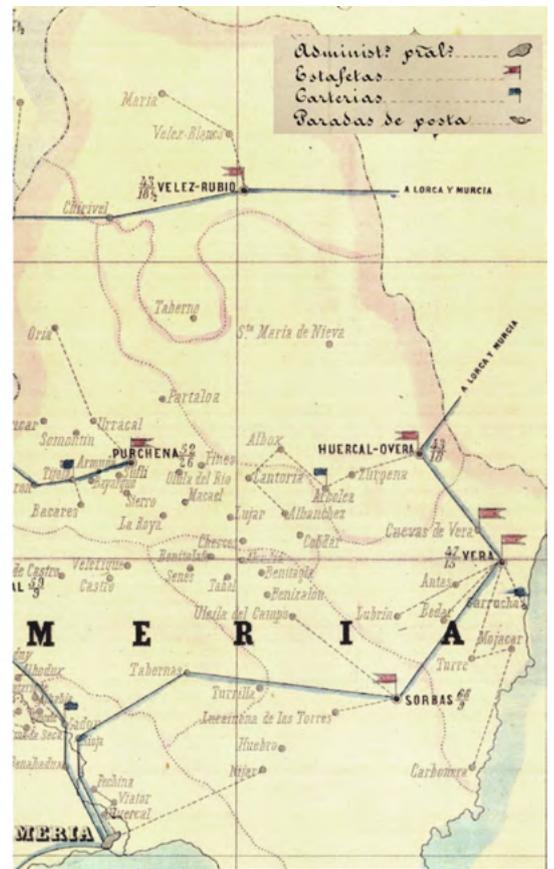
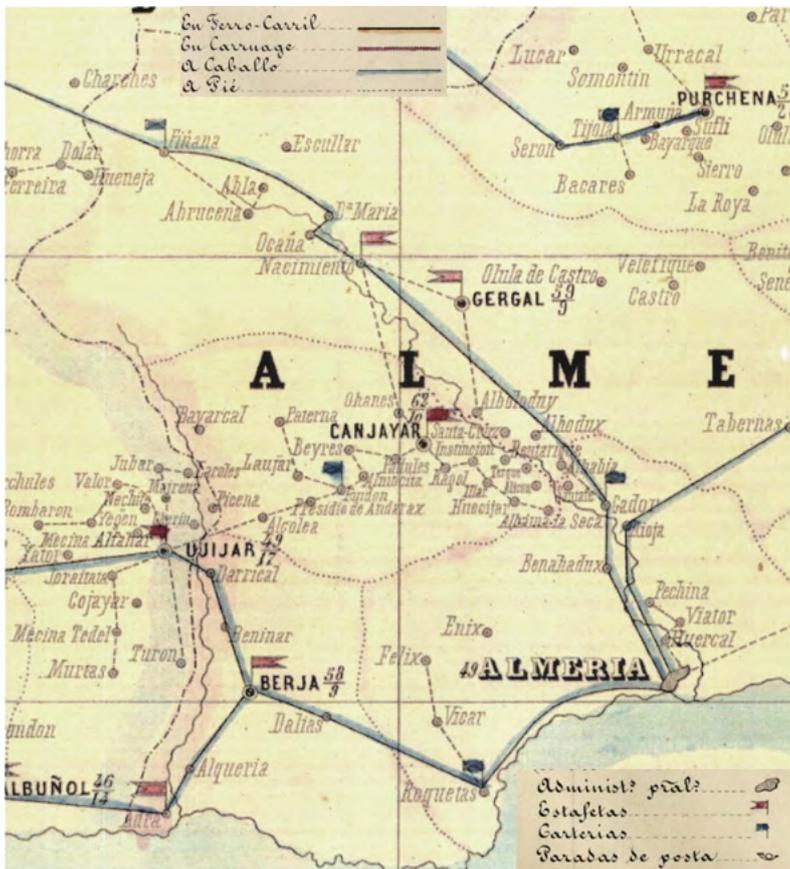
Y la dirigida de Murcia, que lo hace mediante una conducción que pasa por las localidades de Rioja, Tabernas, Turrillas, Sorbas (que sirve a pie a Uleila de Campo y a Lucainena de las Torres), Vera (que prestar el servicio a través de cuatro conducciones a pie: una hacia Antas y Lubrín, otra para Bédar, la siguiente a Garrucha y la última a Turre, Mojácar y Carboneras), Cuevas de Vera, Huércal Overa (mediante conducción a pie sirve a Zurgena, Arboleas, Albox, Cantoría y Albanchez), de ahí se dirige a Lorca y Murcia.

Esta conducción era la encargada de cursar y recibir las cartas de Cataluña, Valencia y Murcia.

Además de estas dos principales existen las siguientes:

- De Granada sale una conducción dirigida a Almería que en Torbiscón se bifurca en dos direcciones: la primera hacia Ugíjar desde donde se dirige a Darrical, Beninar, Berja, Dalías, Roquetas (que sirve las localidades de Vícar y Felix a pie). La segunda hacia Albuñol sirviendo a Adra, Alquería, Berja, Dalías y Roquetas.
- Desde la localidad de Ugíjar existe una conducción a pie que pasa por las localidades de: Alcolea, Presidio de Andarax, Fondón (de la que se sirve a Laujar y Paterna), Almócita, Beyres, Padules, Canjáyar (de la que sale una conducción a pie a Ohanes y llega a Nacimiento), Rágol, Instinción, Illar, Huécijar y Alhama la Seca.
- Baza es el punto de inicio de una conducción que va a Purchena y que presta servicio a Serón, Tíjola, que atiende a pie a Bacares. Desde la localidad de Purchena se sirven a Urrácal y Oria.
- Por Vélez-Rubio va a pasar la conducción procedente de Granada dirección a Lorca y Murcia, que tras transcurrir por Guadix y Baza continua por Chirivel y Vélez-Rubio (que presta servicio a pie a Vélez-Blanco y María).

Las localidades que no están dentro de las conducciones trazadas no tenían servicio diario de correspondencia y debían de ir a buscarlas a sus oficinas de referencia.



Mapa 27. Del mapa que aparece en la Carta de Correos y postas de las provincias de Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla, trazado por la Dirección General de Correos. 1860. Fuente Biblioteca Virtual Andalucía

# Conclusión

La necesidad de comunicación del ser humano es fundamental, en ella se basan nuestras relaciones personales, comerciales y administrativas. Disponer de un sistema que pudiera satisfacerla no será un proceso fácil, esta fue la labor del servicio postal.

Las cartas eran un medio que muy pocos podían utilizar, porque durante mucho tiempo la mayoría de la población era analfabeta y su coste no estaba al alcance de todos. Ellas abrieron la posibilidad de tener una conversación, escrita, con una persona ausente, disponer de información de los acontecimientos más importantes o recibir comunicaciones de la administración.

El aumento continuo del servicio postal, como respuesta para cubrir esta necesidad social, llevó a la Corona a convertirla en parte de la administración.

Se necesitó crear un sistema de transporte postal basado en las postas, crear unos lugares de intercambio y entrega de las cartas. Con el aumento de los envíos fue preciso organizar todo un sistema postal que facilitara este servicio.

Cada vez fue máspreciado por los ciudadanos este sistema de comunicación y requiero una mayor prontitud de entrega y calidad, naciendo los carteos y con ello el reparto diario.

El correo diario representó una revolución a nivel nacional que favoreció tanto las comunicaciones como el desarrollo de la actividad económica, sin olvidar la facilidad de disponer de información a través de las publicaciones periódicas y los libros.

Desde entonces, la actividad postal comenzó un crecimiento continuo que le permitió convertirse en un servicio básico y necesario a nivel social. Correos se transformó en una empresa nacional puntera, gestionando un elevado número de trabajadores y recursos, lo que le permitió ser un referente.

Los buzones se incorporaron al mobiliario urbano como un elemento más, creándose la necesidad de disponer de ellos lo más próximo a nuestro domicilio.

La revolución continuó con la incorporación del telégrafo y con la utilización del ferrocarril como elemento idóneo para el transporte de la correspondencia. Después llegarán los vehículos a motor y los aviones, generando un sistema logístico que permite disponer de cualquier tipo de envío en los tiempos que solicitemos.

Con el tiempo la mayoría de las localidades dispusieron de su propia estafeta postal y su cartería, aunque se cambiaría el nombre por Oficinas Técnicas.

Las ciudades y los pueblos, por pequeños que fueran, comenzaron a ser recorridos por carteros que con su cartera al hombro llevaban la correspondencia cada día a todos los rincones.

España desarrolló un sistema de comunicación y de intercambio que todavía hoy tiene un importante papel en nuestra sociedad.

En definitiva, hemos realizado un recorrido por la historia postal centrándonos en nuestra provincia, que nos ha llevado desde los primeros correos extraordinarios al correo diario, conociendo itinerarios, carreras, caminos y postas por las que circulaba en nuestra provincia.

Se han recuperado las imágenes de parte de nuestro patrimonio postal prefilatélico, tanto en lo que a marcas se refiere como algunas cartas donde se estamparon.

Espero que con este libro transmitamos lo interesante que sería que esta historia no se pierda en el recuerdo y que a través de estas páginas pueda perdurar en el tiempo. Esta recuperación tiene más sentido hoy que nunca, ante los importantes cambios en el sistema de comunicación de las personas; teléfonos móviles, WhatsApp, correos electrónicos, video llamadas... que han hecho que la correspondencia sea residual.

Así mismo, lanzamos la necesidad de recuperar el mayor número de piezas prefilatélicas y que estas puedan ser conservadas en los museos para generaciones venideras.

A partir de aquí se abre la posibilidad de que cada localidad, que dispuso de su Oficina, pueda recuperar su propia historia postal.

# Bibliografía

- ABU-ABDULLAH-MOHAMMED-AL IDRISI. «Descripción de España por Abu-Abd-alla-Mohamed-al-Idrisi». Obra del siglo XII. Versión Española. Madrid 1901.
- ALONSO DE ARCE, B. «Descripción General para escribir a todas las ciudades de España, Villas, y lugares más remotos de ellas, Reynos y Potencias Estrasgeras, con los días en que llega, y parte los correos de esta Corte, y demás Caxas...». Madrid, 1736.
- ALONSO GARCÍA, F. y LOPEZ BERNAL, J. M. «Correo y Cartografía: selección de mapas postales. Periodo Prefilatélico, 1760-1856 (II)» en la revista ACADEMVS Núm. 4, Madrid, 2002.
- ARTERO GARCÍA, J.M, Monografía «Aquella Almería». Edición patrocinada por la Obra Cultural del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Almería. Biblioteca de Temas Almerienses bajo la dirección de José M.ª Artero García. Almería, 1975.
- BAÑOS OLIVER, R. MOLINA GAITÁN J.C., BESTÚE CARDIEL, I. «Las posadas y ventas en los caminos de Granada a Levante en la cartografía del XIX». Herramientas para su inventario. Localización erph: revista electrónica de patrimonio histórico, ISSN-e 1988-7213, núm. 19, 2016.
- BOLEA Y SINTAS, M. Artículo publicado en el Minero de Almagrera en dos entregas con el título «la Villa de Cuevas. Cuevas-Overa y Cuevas de Vera». En los números 412, de 25 de agosto de 1882, y 413, de 1 de septiembre de 1882.
- CABANES, F, 1830. «Guía General de Correos, Postas y caminos del Reino de España, con un mapa itinerario de la península». Madrid. 1830.
- DIEZ DE CASTRO, E.P. «La nacionalización de las comunicaciones en España: un proceso histórico». Económicas y Empresariales en la Universidad Nacional de Educación a Distancia, Núm. 6, 1977.
- DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. «Anales de las ordenanzas de Correos de España». Varios Tomos. Reproducción de la edición Madrid. 1879.
- Al Sr. Marqués de Al Sr. Marqués de Grimaldi exponiéndole, lo conveniente que será distribuir las cartas en Madrid por medio de Carteros. A.G.C. Correos. Sección 3ª. Legajo 1502.
- Circular dando instrucciones para el uso de máquinas de sellar. 19 de abril de 1857.
- Instrucciones que deben observar los Administradores de las Estafetas agregadas a las principales del Reino. A. G.C. Correos. 3ª Sección. Legajo 1481.

- Instrucciones que ha de observar D. Francisco Antonio Perez de Arce, director nombrado por S.M. de la Posta de España en la Corte de Roma- A.G.C. Correos. 1ª Sección- legajo 20. Sevilla, 5 de enero de 1731. El Marqués de la Paz.
- Manifiesto demostrativo por D. Pedro López de la Torre y Ayllon por el que se puede dar pronto despacho a todas las correspondencias aun de los pueblos más incógnitos de los cuatro Reinos de Andalucía y a todos de la Península- A-G-C- Correos. - 3ª Sección. Legajo 1289. 24 -09-1785.
- Orden del Superintendente sobre uniforme para los Carteros. 25 de julio de 1798.
- Ordenanza General de Correos, Postas, Caminos y demás ramos agregados a la Superintendencia general. 12 de junio de 1794. Manuel Godoy. Tomo I.
- Ordenanzas que el Rey manda observar para desde primero de diciembre de este año, en los Oficios de Correo Mayor, de Castilla, y Italia, en Madrid. A.G.C. Correos. 1ª Sección. Legajo núm. 10.
- Ordenanzas, que deben guardar el Administrador, Escribano, Carteros, y Mozo del Oficio de Cartas-sobrantes de lista de Madrid, llamado Cartero Mayor. 8 de octubre de 1756.
- Ordenanzas que el Rey manda observar para desde primero de diciembre de este año, en los Oficios de Correo Mayor, de Castilla, y Italia, en Madrid, 19 de noviembre de 1743.
- Ordenanza, que manda el Rey observar a los Administradores, Interventores, Oficiales, Carteros, Mozos de los Oficios de Correo Mayor del Reyno, los Visitadores y Guardas de la Renta, Maestros de Postas, y Postillones, para el buen desempeño de sus encargos- A.G.C.- Correos - 1ª Sección. - Legajo 64. Ricardo Wall 23 de julio de 1762.
- Presupuestos Generales del Estado para el año 1857.
- Providencias dadas para cortar los abusos, de varias personas, que acuden a sacar Cartas del Correo, fumándose listas por Ord. Alfabético. Y otras relativas a asegurar la confianza pública y facilidad en la distribución de las Cartas atrasadas. A.G.C. Correos. 3ª Sección. Legajo 1481. 7 de febrero de 1756.
- Real Cédula aprobando el pliego de condiciones presentado por D. Diego Rudolph para establecimiento de sillas de Postas y coches en las Carreras principales-A.G.C. Correos. 3ª Sección. Legajo 4481.
- Real decreto autorizando para usar toda clase de armas a los empleados de estafetas. A.G.C. Correos, 1ª Sección. Legajo 10.

- Real Decreto sobre peso y precio de cartas de las cincuenta y una Provincias de España. - A.G.C.- Correos. - 3ª Sección. Legajo 894.
- Real Orden disponiendo la reforma de los sellos de fechas. Ministerio de Gobernación, 16 de septiembre de 1853.
- Real Orden determinado las personas que han de disfrutar franquicia en la correspondencia. A.G.C. Sección 1ª. Correos. Legajo 54. 7 de diciembre de 1716.
- Real Orden en la cual se mandata que se proceda al estudio de las comunicaciones para el establecimiento del correo diario a nivel nacional. 27 de junio de 1857.
- Real Orden dando nueva organización a los administradores de Correos y estableciendo las principales en las capitales de provincia. 7 de marzo de 1857.
- Reglamento que establece en el oficio de correo mayor de Castilla de esta Corte para de.... con distinción de las personas que han de servir en él, los sueldos que han de gozar y destino que han de tener. A.S. secretaria de Hacienda, Legajo, 455.
- Reglamento General para la Dirección, y gobierno de los oficios de correo mayor, y postas de España, en los viajes que se hizieren y exempciones que han de gozar, y les están concedidas a todos los dependientes de ellos», del 23 de abril de 1720.
- Reglamento para el cuerpo de Carteros de la Administración del Correo Central. 1-10-1856.
- Reglamento para la cobranza de los portes de Cartas, pliegos y paquetes señalados con el sello de Castilla la Nueva y Madrid. - 1779. A.G.C.- Correos- 1ª Sección. - Legajo, 90, 6 de agosto de 1779.
- Reglamento para poner en ejecución en los ramos de Correos, Portazgos y Canalés los decretos de las Cortes de 6 de abril de 1812, de 8 de noviembre de 1820 y de 29 de junio de 1821, aprobado por S.M. en 19 de agosto de 1822.
- Reglamento hecho en cumplimiento de lo dispuesto por el Rey en decreto de 8 de octubre de 1778, en que tuvo a bien volver a incorpora la Superintendencia de Caminos Reales y de Travesía de estos Reinos a la Correos y Postas, que S.M. manda observar por ahora y desde primero de septiembre de este año de 1779, en la cobranza de los portes de cartas. Pliegos y paquetes». El Conde de Florida, Superintendente de Correos. A.H.N. Sección Hacienda. Colección de Ordenes de Rentas, c. ant. Imp. Supto. Folios 544-545.

- Reglamento formado por la Dirección General de Correos, aprobado por el Rey nuestro Señor, y mandado observar por el S. M. en Real orden de 7 de octubre de 1826, para los que viajen en posta, a la ligera y en ruedas.
- Relación de los sueldos señalados al Administrador de Correos, Contador de la Intervención, oficiales y demás dependientes de la Administración General de dentro y fuera de la Corte. A.S. Tribunal de Cuentas. Legajo 1938. 7 de mayo de 1718.
- Relación del Valor que produce la Renta General de Estafetas y Postas de dentro y fuera de España, arreglado a los que a tenido en los cinco antecedentes desde 1º de Henero de 1738, hasta fin de Diciembre de 1742. Y de las cantidades que en cada uno se deben satisfacer de su producto a las consignaciones, cargas de Justicia que tiene sobre si, por recompensa de los oficios que se incorporaron a la Corona, salarios y Gastos de Admon. Que en virtud de Reales cédulas, y ordenes está mandado satisfacer; Del Gasto de Correos extraordinarios del Real servicio, según el causado en los cinco años hasta fin de el de 1741. Y de otras asignaciones que en consecuencia de varias órdenes, se pagan, como de las que se libran con Cartas de pago de Thesoreria Gral., de que se haze entrada por salida, que con distinción es como se sigue. - A.de S.- Sria. De Hacienda 455. 29 de mayo de 1743.
- Tarifas para el cobro de portes de cartas de dentro y fuera del Reino. 1716. A.G.C.-Sección 3ª.- Correos. Legajo 1482. Anales de las Ordenanzas de Correos de España. 1879. Madrid.
- Título de Juez Superintendente de Corres a D. José Palacios. 19 de Julio de 1727
- ESCRIBANO. J.M., «Itinerario español o Guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España». Publ. Mº Educación y Ciencia. Col. Primeras Ediciones, núm. Madrid, 1767.
- ESPINALT Y GARCÍA, B. «Dirección General de Cartas en forma de diccionario para escribir a todas las ciudades». Madrid. 1835.
- ESPINALT Y GARCÍA, B. «Dirección general de cartas en forma de diccionario para escribir a todas las ciudades, villas... aunque se hallen en despoblado, de toda España, islas adyacentes y sus Indias Orientales y Occidentales, incluso el reyno de Portugal... según el reglamento de postas.». Dos Tomos. Madrid, 1775.
- FÉRNANDEZ BOLEA, E. «Historias para una historia. Cuevas de Almanzora y su provincia». Colección CLIO AMA LA HISTORIA 8. Cuevas de Almanzora, 2016.

- GARCÍA ASENSIO, E. «Historia de la Villa de Huércal-Overa y su comarca. Precedida de un estudio físico-geológico de la cuenca del río de Almanzora y terminando con la descripción política actual». Murcia 1910.
- GARRES Y SEGURA, E. «Historia de la M.N. y M.L. villa de Vera (provincia de Almería) desde su fundación hasta nuestros días». Vera, 1906.
- GIÉNEZ MORATA, A.L. «Consideraciones sobre la historia postal de Cuevas de Vera». Conferencia inédita.
- GONZÁLEZ PONCE, A. «Diccionario geográfico de Correos de España con sus posesiones de ultramar». Madrid. 1855.
- GOMEZ CRUZ, M. Tesis doctoral «Almería en el siglo XVIII» 1987. Fuente Universidad de Granada.
- GUILLEN GOMEZ, A. «Ilustración y reformismo en la obra de Antonio José Navarro, cura de Vélez-Rubio y Abad de Baza /1739-1797), Almería», 1997.
- ITA F. Y XAREÑO V.J «Atlas geográfico de correos, postas, y estafetas de la península de España». Madrid. 1789.
- JOVER Y TOVAR, F. «1810 Almería hace cien años», Revista de la Sociedad de Estudios Almerienses, tomo I. Cuaderno IV de agosto de 1910. Almería.
- LOPEZ JURADO, L.F. «Historia postal de Reino de Murcia desde 1569 a 1861». Editora Regional de Murcia, 2006.
- LÓPEZ MORALES, E. «Breves nociones de Geografía de la provincia de Almería» Almería, 1887.
- MADOZ, P. «Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar (1846-1850)» 1845.Madrid.
- MARTÍNEZ DIEZ, G. «Génesis histórica de las provincias españolas» 1981, p 572. Propuesta razonada que la Comisión presento a las Cortes y que comenzó a ser debatida el día 30 de septiembre de 1821.
- MATARIN GUIL, F. y VALVERDE GUIL J. «Alboloduy pueblo de músicos y viñas». Pueblos de Almería. Instituto de Estudios Almerienses. 2019.
- MELLADO, F.P. «Guía del viajero en España; comprende una noticia historia, estadística y geografía del reino». Madrid 1842.
- MENESES, A. «Repertorio de Caminos». Colecciones primeras ediciones 6. Ministerio de Educación y Ciencia Dirección General de Patrimonio Artístico y Cultural. 1976.
- MIÑANO Y BÉDOYA, S. «Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar». Madrid. 1826. Tomo III.

- ORTEGA CHINCHILLA, M.<sup>a</sup> J. MARINA BARBA, J. A. «Almería. 1829. El nacimiento de una Provincia». Revista de humanidades y ciencias sociales, ISSN 1139-8205, núm. 19, 2003-2004, págs. 217-249. Anexo 1. Almería, 1787.
- PICQUET, CH. «Livre des postes d'Espagne et de Portugal, en espagnol et en français». París 1810.
- PORTÓN, P. «Guía de Caminos, para ir, y venir por todas las Provincias más afamadas de España, Francia, Italia, y Alemania: Añadida la Regla general para saber dónde se escribe (sic.) los días de Correo». Nuevamente escrito en francés, y traducido en Castellano, Madrid, 1737.
- QUINTO, J. «Memoria razonada y estadística de la Administración General de Correos desde 14 de agosto de 1843 en que se encargó de su dirección Don Javier de Quinto hasta enero de 1847: presentada por el mismo al Excmo. Señor Ministro de la Gobernación del Reino». Administración General de Correos. Imprenta Nacional, Madrid, 1847.
- RINGROSE, D. «Los Transportes y el Estancamiento Económico de España (1750-1850)». Ed. Tecnos. Madrid 1972.
- RODRÍGUEZ CAMPOMANES, P. «Itinerario de las carreras de posta de dentro, y fuera del Reyno, que contiene también I. Las leyes, y privilegios con que se gobiernan en España las Postas desde su establecimiento. II. Y una noticia de las especies corrientes de moneda estrangera, reducidas à la de España, con los precios à que se pagan las Postas en los varios Payses». Madrid, 1761.
- RODRÍGUEZ, C., «Las tarifas postales españolas hasta 1850: (del pago aplazado al franqueo previo)». Ediciones Universidad de Valladolid. Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea, Número 2, 1980.
- RUÍZ ÁLVAREZ, R: «Ventas, mesones y posadas en el reino de Granada (S.XVIII)» Revista Chronica Nova núm. 46. La participación de las mujeres en la actividad minera en América (siglo XVIII), VARIA, ISSN. 0210-9611, Granada, 2020.
- THEBUSSEM, D. Fruslerías Postales. Madrid, 1895.
- TIZÓN, M. «Prefilatelia Española». Tomo III: Alicante, Murcia, Mancha, Andalucía, Cádiz, África, Baleares, Canarias, Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Madrid, 2004.
- VILLUGA, PEDRO J, «Repertorio de todos los caminos de España, hasta agora nunca visto en el que hallará cualquier viaje que quiera andar, muy provechoso para todos los caminantes». Madrid, 1546.

# Webgrafía

- CORTES DE HARO, R. «Contribución al estudio de la historia postal de Granada prefilatelia». 1991. Recuperado el 14-10-2021 desde <https://www.sfng.es/Articulos/Cortes/preficortes.html>
- DE QUESADA, E. El correo sin Correos en España. Siglos XV a XIX. Cartas de fraude y fuera de valija. Recuperado el 8-10-2021 desde [https://www.youtube.com/watch?v=nHwWcWFkp6Q&ab\\_channel=AfnetAgoradeFilatelia](https://www.youtube.com/watch?v=nHwWcWFkp6Q&ab_channel=AfnetAgoradeFilatelia).
- GILABERT, F. y PEDRAZA, H. «oficinas postales no granadinas dependientes de la administración principal de Correos de Granada, siglos XVII y XIX». Recuperado 9-10-2021 el <https://www.sfng.es/Articulos/oficinaspostales-nogranadinas/oficinaspostalesnogr.html>
- GRACIA, E. «desde la primera cartería en el siglo XVII a la plena paridad en 2015. EL camino precursor de Correos hacia la igualdad» Recuperado el 17-01-2022 desde <https://branded.eldiario.es/camino-igualdad-correos/>
- GÓMEZ-GUILLAMÓN. EL fechador modelo 1857 en Málaga. Recuperado el 03/08/2022 desde <http://sanfilatelio.afnet.org/biblioteca/matapedia/fechador1857/bibliografia.htm>
- LURI PRIETO. J.L. «De Correos y Postas» recuperado el 15-2-2022 desde <http://historiadecalp.net/postas.htm>
- LLÁCER GRACIA. J.A. «Correo desinfectado en el Mediterráneo Español. 1721-1-18». Conferencias SOFIMA 2 de febrero de 2022. Recuperado el [https://www.youtube.com/watch?v=bwtT\\_iFeXOM&ab\\_channel=SOFIMASociedadFilat%C3%A9licaMadrid](https://www.youtube.com/watch?v=bwtT_iFeXOM&ab_channel=SOFIMASociedadFilat%C3%A9licaMadrid)
- PADI VAMONDE. J, El oficio de Parte y los Correos de Gabinete en el reinado de Isabel II. Recuperado el 1-10-2021 desde <http://www.filateliadigital.com/el-oficio-del-parte-y-los-correos-de-gabinete-en-el-reinado-de-isabel-ii/> consultado el
- PEDRAZA SEGURA, H. «reflexiones sobre la falta de marcas de origen del correo central anterior al sello de fechas de Baeza». Recuperado el 24-02-2022 desde <https://www.sfng.es/Articulos/porquemadrid/porquemadrid.html>
- SAMPERE. J.M. «La Torre de Babel» 2015. recuperado el 22-10-2022 desde <http://www.filateliadigital.com/la-torre-de-babel/>
- VILLUGA. P.J. «Repertorio de todos los caminos de España, hasta ahora nunca visto en el que hallará cualquier viaje que quiera andar, muy provechoso para todos los caminantes» recuperado el 25-10-2021 desde <https://archive.org/details/reportoriodeltodo00vill/page/24/mode/2up>

# Documentación

- Almanaque ilustrado de la Crónica Meridional para el año 1863. Almería. Biblioteca digital de la Diputación de Almería. pp 62,70 y 71
- Archivo Municipal Adela Alcocer Martínez. A.M.AL. Legajo 66. Libro de Actas de 1779.
- Archivo Municipal Adela Alcocer Martínez. A.M.AL. Legajo 445. Doc.3.
- Archivo Municipal Adela Alcocer Martínez. Copia de una Real Provisión de S.M el Rey. 8-2-1773 a 26-2-1793. 1-2-1-3-C-21-35.
- Archivo Municipal Adela Alcocer Martínez Copia de una Real Cédula de S.M. el Rey, Carlos IV de Borbón. 7-1-1797 17-1-1797. 1-2-1-3-C-20-30.
- Archivo Municipal Adela Alcocer Martínez. A.M.AL. Legajo 8 Doc.2.
- Archivo Municipal Adela Alcocer Martínez. Doc. AMAL legajo 840. Doc. 2.
- Boletín Oficial de la Provincia, 13-3-1836, número 134. Biblioteca digital de Almería.
- Boletín Oficial de la Provincia, 2-4-1836. Número 140. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.
- Boletín Oficial de la Provincia de Almería, 6-4-1836, número 141. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.
- Boletín Oficial de la Provincia de Almería, 3-4-1841, número 723. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.
- Boletín Oficial de la provincia de Almería. 22-05-1841. Número 737. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.
- Boletín Oficial de la Provincia de Almería, 30-6- 1841, número 748. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.
- Boletín Oficial de la Provincia de Almería, 12-11-1842, número 85. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.
- Boletín Oficial de la Provincia de Almería, 1-1-1859, número 1. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.
- Boletín Oficial de la Provincia de Almería, 26-11-1859, número 281. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.
- Boletín Oficial de la Provincia de Almería, 10-3-1861, número 62. Biblioteca digital de la Diputación de Almería.
- Carta General de los Servicios de Correos en España reducida de la forma en 16 hojas de 1/500000 y demostración del estado que tenía el establecimiento del correo diario en el 1º de enero de 1866.

- Carta de Correos y Postas de la Dirección General de Correos, de 1860.
- Circular dando instrucciones para el uso de las máquinas de sellar. Dirección General de Correos. 19 de abril de 1857. Dirección General de Correos.
- Compendio de las Ciudades, Villas, Lugares, Aldeas y otras Poblaciones situadas en la comprehensión, y Distrito de la Real Chancillería de Granada con distinción de los que tocan a las Reales Audiencias de Sevilla y Canarias, y con expresión de sus Vecindarios, Jurisdicciones Eclesiásticas y Seculares, y otras particularidades para el mejor gobierno y dirección de las dependencias, que pertenecen a dicha Chancillería; hecho y firmado de orden de su Real Acuerdo con separación de cada uno de sus cinco Reynos y dos Provincias y los Partidos que corresponden a cada uno se figura en la siguiente plana: Reino de Granada, Sevilla, Córdoba, Jaén, Murcia, Provincia de la Mancha, Provincia de Extremadura, Presidios e islas con el Reyno de Granada y Sevilla. Biblioteca Nacional.
- Diario de las Sesiones de Cortes. Sesión del día 14 de enero de 1822. Número 111 p. 1797. Congreso de los Diputados.
- Datos Estadísticos relativos al ramo de Correos. Madrid. 1857.
- Diario de Almería, 9-7-2011. Artículo «La Casa del Correo (1)». SEVILLANO. A.
- Diario de Almería. 10-7- 2011. Artículo «La Casa del Correo (II).» SEVILLANO. A.
- Diario de Almería. 16-07-2011. Artículo «La Casa de Correos (III)». SEVILLANO. A.





Con este libro nos adentramos en una parte de nuestra historia escasamente estudiada hasta el momento, los orígenes y desarrollo del servicio postal en Almería, pese a la importancia y repercusión que ha tenido en la sociedad.

Con él conoceremos nuevas palabras de uso postal como caxa, hijuela, maestro de postas, postillón, marcas o porteo, al tiempo que los itinerarios y carreras por los que transitaban los correos, donde y cuando comenzaron a prestar su servicio los carteros o cuáles fueron nuestras primeras oficinas.

Nos sorprenderemos conociendo que los envíos postales se desinfectaban, en tiempos de pandemias, para poder circular o con la teoría de que la localidad de Cuevas de Almanzora se denominara Cuevas de Vera, durante ciento cincuenta años, por una cuestión postal.

Todo ello en un recorrido histórico que transcurrirá desde los primeros correos extraordinarios, que unos pocos podían utilizar, hasta que se desarrolló el reparto diario de la correspondencia, llevándola a todos los hogares.

En paralelo a esta historia iremos conociendo las diferentes marcas, porteos y fechadores que se emplearon en las distintas estafetas, para verlas estampadas en envíos que han perdurado en el tiempo.

En definitiva, recuperamos del olvido esta parte de la historia y de nuestro patrimonio, para que pueda ser conocida por la sociedad almeriense y perdure para las generaciones venideras.



[www.iealmerienses.es](http://www.iealmerienses.es)