

MOMENTOS DE LA HISTORIA POSTAL

Nos levantamos, bajamos a la portería o llegamos a la oficina y encontramos el correo del día. Todo está en regla, periódicos, impresos de propaganda, carta de la madre, de la novia, del niño que se fue a pasar una temporada con los abuelos, del marido que está de viaje. El correo ha trabajado mientras nosotros dormíamos. Los aviones nocturnos han descargado toneladas de correspondencia, los transportadores de los sacos de correspondencia, los que la clasifican, los repartidores de las cartas urgentes y de los certificados, se han dedicado a la no leve fatiga de la división y de la entrega de las cartas y de las tarjetas, de las revistas y de las publicaciones de todo tipo. Esto nos parece normal. Pero detrás de esta normalidad hay un hormiguero de operarios y de labor. Se trata de la antigua costumbre de intercambiarse noticias y de la no menos antigua profesión de los que entregan a domicilio estas noticias. No siempre con facilidad, porque a veces el cartero rural tiene que atravesar ríos desbordados para entregar una carta, otras veces, defenderse de un perro que muerde o vencer el frío o la sed y las preocupaciones de un camino largo y solitario. Siempre ha sido un oficio difícil, al servicio de una institución que con frecuencia no es considerada en toda su excepcional importancia.

Los carteros han sido, con el transcurso del tiempo, guerreros y heraldos, mensajeros y combatientes, guardadores celosos de las cartas de los valores transportados. Sin mirar demasiado atrás, sin remontarnos a miles de años para comprender las jornadas difíciles del correo y de los carteros, acordémonos de la película que acabamos de ver en el cine. ¿Se trataba del Oeste americano? ¿Y no se veía quizás a la diligencia que transportaba el correo perseguida por el bandido de turno o por los indios? ¿Y no eran los postillones tiradores probados, al mismo tiempo que magníficos conductores de caballos rápidos como el viento, además de excelentes, solícitos y generosos servidores del Estado, de los ciudadanos y de las compañías de transporte?

Hace solamente un siglo, viajar en diligencia no era empresa de poca monta. Los asaltos significaban el pan de cada día de las bien organizadas bandas de mesnaderos

que recorrían los caminos de todo el mundo. El «deporte» del arcabuz se practicaba en todos los pueblos aunque con armas diferentes.

Y, hace dos mil años, el milagro del correo se renovaba cada mañana bajo los ojos de uno de los pueblos de civilización más antigua. En efecto, los chinos cultos podían leer regularmente su periódico, la gaceta oficial de la China, el *Ching Pao*, que seguramente representa al progenitor de toda la prensa periódica moderna y que vivió lo que jamás periódico alguno podrá quizás vivir, porque consiguió superar los dos mil de publicaciones, antes de ser suprimido en 1935. Las «cartas-periódico», que en el Medievo se intercambiaban los mercaderes, son una ulterior demostración de los estrechos lazos que siempre se han cruzado entre correos y prensa, representando elementos fundamentales para la difusión del pensamiento, de las informaciones y de las ideas.

Tanto en Alemania, como en Inglaterra, como en los demás países europeos, en las cartas comerciales confiadas a los correos se acostumbra a citar auténticas crónicas de acontecimientos de gran resonancia, de forma de llegar a establecer entre mercaderes, banqueros, agentes de comercio y viajeros, una densa red de informaciones por razones puramente y preferentemente económicas, pero que podían interesar a todos. Por lo demás en el tiempo de César, las «Acta diurna» acabaron por ser la más esperada información diaria sobre los acontecimientos del imperio, que se había hecho tan vasto que no resultaban suficientes a sus ciudadanos las menudas informaciones de las Galias, o de Dacia, o de Libia, que podía suministrar los viajeros que llegaban a la capital.

Es un hecho evidente que la historia del hombre está ligada a la historia de la información. Y la historia de la información y de los cambios está ligada estrechamente a las vicisitudes postales. No pretendemos dar una historia completa sobre el correo, pues se requeriría todo un libro y sobraría argumento. Hemos elegido sólo algunos «momentos» desde los días más antiguos hasta hoy (*cursus publicus* y piedras postales, correos napoleónicos y correos venecianos, el imperio postal de los Tasso y un ejemplo de empresa de correo) para ofrecer una idea general de lo que ha

representado el correo en el transcurso de los siglos.

Si hace dos mil años el *Ching Pao* era expedido a sus abonados por medio del correo, con una regularidad que asombró a Marco Polo y le hizo pensar que aquella era una de las mayores conquistas del hombre, efectivamente no se equivocó. Porque estos correos, formados por mensajeros y por caballos, por carros y por estaciones, por viajeros y por cartas, se convirtieron con los años en el patrimonio común de todas las naciones que iban evolucionando y que con el progreso se volvían curiosas, emprendedoras y deseosas de conocer lo que existía más allá de sus confines. La historia del correo es, pues, la historia de la curiosidad humana.

Hoy los aviones supersónicos están en condiciones de trasladar en pocas horas una carta desde París hasta Tokio, de Ciudad del Cabo a Londres, desde Melbourne hasta Moscú. El telégrafo permite transmitir el mensaje escrito con rapidez extrema. El teléfono ofrece la posibilidad de cambiar directamente impresiones con una persona lejana. La radio y la televisión ponen al alcance de todas las informaciones que antes estaban reservadas a los soberanos y a su entorno, pero que luego se difundieron entre los comerciantes y que más tarde fueron de común conocimiento porque el aumento de las correspondencia trajo, como consecuencia, la rebaja del precio del transporte, que debía ser pagado por el destinatario salvo en el caso de las firmas comerciales que pagaban por anticipado.

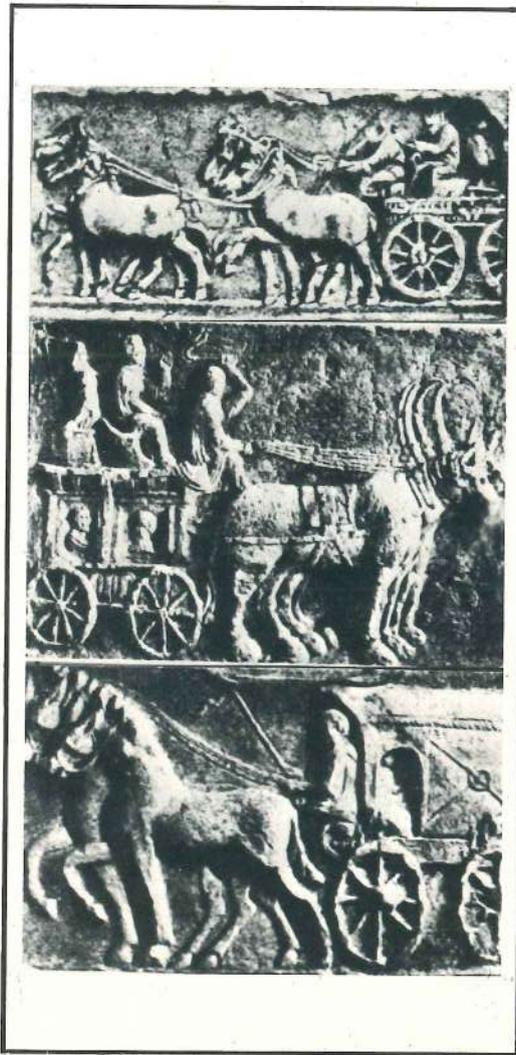
«Y partieron las estafetas por orden del rey y de sus grandes con cartas para todo Israel y para toda Judea», dicen los Paralipómenos (libro II, capítulo XXX) indicando como también según la tradición bíblica el servicio de los correos postales estaba por entonces organizado. Y no es ésta la única referencia que se puede encontrar en la Biblia sobre los correos.

Las comunicaciones epistolares tenían particular valor en la época de los egipcios, siendo patrimonio no sólo de los funcionarios faraónicos, sino también de las personas de cultura y de los comerciantes. Los papiros traducidos nos traen muchas noticias sobre la correspondencia oficial y no oficial del Egipto antiguo.

Los servicios de transporte postal se llevaban a cabo por vía fluvial preferentemente, pero no faltaban tampoco los traslados de correspondencia, de posta en posta, por medio de los mensajeros. Las escrituras más usadas eran las más corrientes en aquella época. El geroglífico representaba la escritura sagrada y funeraria. La escritura hierática era la adoptada por los sacerdotes. Y la demótica, la más popular, llegando hasta el período tolemaico. Esta última escritura era la que los comerciantes utilizaban en sus cartas de negocios, pero no la desdeñaban tampoco los funcionarios estatales, por la mayor brevedad y comodidad de sus signos.

El descubrimiento de las tablillas de arcilla, acaecido en Tel-El-Amarna, en 1886, conteniendo la correspondencia entre los faraones Amenofis II y III con los soberanos babilónicos del siglo XV antes de Cristo, confirma la existencia de un servicio regular de correos interestatal, ya por entonces floreciente.

En el siglo V antes de Cristo, está fechada la carta que la reina Esther (volvemos a curiosear en las páginas bíblicas) recomendó al rey Assuero para que fuese expedida por medio de mensajeros a los príncipes y a los procuradores de las ciento veintisiete provincias, desde la India hasta Etiopía, provincia por provincia y pueblo por pueblo, según sus idiomas y caracteres. Herodoto primero y Jenofonte después (estamos en los años entre el 484 y 335 antes de Cristo), no dejaron de ofrecer noticias más bien circunstanciales



1. Tres carros de correo romanos: una rheda (de un bajorrelieve del museo de Langrés); un carpentum (de un bajorrelieve del museo de Vaison la Romaine, en Provenza) y la carruca dormitoria (también de un antiguo bajorrelieve) que era una especie de «diligencia-cama» para largos viajes.

2. Con frecuencia los sellos resumen hechos y personajes de la historia postal. Aquí tenemos a Mercurio, mensajero de los dioses y padre del cartero. Un carro de correos galo-romano. Un correo suizo a caballo y un moderno cartero americano que va corriendo, bajo el paraguas y en amable compañía, a entregar los «urgentes».



sobre el funcionamiento de los correos del rey de Persia.

Que el deporte del asalto a la diligencia postal no fue inventado por los caminos europeos en el siglo dieciocho, o en los americanos de la época de la conquista del Oeste, lo dice con la autoridad de sus tres mil años de vida una de las tablillas de arcilla del archivo de Amenofis de Egipto: «Con frecuencia las caravanas —decía un rey de Babilonia al soberano de Egipto al que enviaba la carta— son sorprendidas por tribus de ladrones del desierto». Y repetidas veces las diligencias estatales, instituidas bajo el dominio tolemaico y que funcionaban en la época de la ocupación romana de Egipto, tuvieron la misma suerte que las caravanas.

Persia fue el modelo que sirvió para el nacimiento de los correos tolemaicos, por lo que parece. Y el riguroso control de los mensajeros, de las estaciones de posta, de los pagos de los transportes utilizados por los egipcios hasta el año 100 después de Cristo, fue prácticamente copiado del alabado servicio postal que Ciro el Grande había ideado para tener noticias rápidas y seguras de todas las partes de su imperio. Los mensajeros lentos, los que se apoderaban de las cartas o de los valores que se les había entregado en consignación, los manifiestamente incapaces, no tenían gran suerte. Eran tiempos en que no se andaban con miramientos y las cabezas de los mensajeros que caían bajo el golpe de la espada eran tan numerosas como las que cayeron después en París, en los tiempos del Terror.

Lo que Marco Polo admiró en el año 1200 en Cambaluc y que, según el joven mercader veneciano, funcionaba desde hacía dos mil años en China, existía también en Persia en la época de Ciro. ¿El emperador lo había aprendido de los chinos fronterizos con su imperio o habían sido copiados de él los sistemas de información y de transmisión de mensajes? Resulta difícil establecer la prioridad del invento. Herodoto, padre de la historia, da por descontada la existencia del servicio postal bajo el imperio de Ciro. Y es una fuente bastante atendible. Jenofonte lo confirma: «Tomando nota —dice en la Anabasis refiriéndose a la útil organización de Ciro— del trayecto que un caballo puede normalmente cubrir en veinticuatro horas, mandó construir sobre el camino caballerizas a

igual distancia la una de la otra, para albergar en ellas a hombres y caballos. En cada caballeriza había una persona fiel que recibía las cartas transportadas por los mensajeros, curaba a los caballos y asistía a los correos cansado o atacados de enfermedad. Estos mensajeros, por lo que se dice, cubren tanto recorrido en un día que ni las grullas son capaces de recorrer».

Alejandro Magno cuando llevó su genio guerrero desde Grecia hasta el corazón de Persia, haciendo al revés el camino que antes había recorrido Darío y Jerjes, se dio cuenta de la fundamental importancia de una rápida comunicación con la madre patria. Y desde el año 334 antes de Cristo, cuando comenzó la conquista del imperio, hasta el día de su muerte, pudo experimentar el carácter indispensable de aquel servicio postal que Ciro había justamente considerado como uno de los puntos cardinales de su potencia.

Entre algunos pueblos se había introducido ya la costumbre de confiar a los pichones, a las golondrinas y a las grullas determinados mensajes. Aún no llegando a la transmisión de mensajes escritos, como sucedió a continuación con el uso de las palomas mensajeras de forma sistemática, se liberaban los pájaros después de haberlos pintado con determinados colores que, según un preestablecido código, tenían un particular significado para quienes los veían volar en el cielo.

Grandísima fue la importancia que César atribuyó a las cartas y al correo. Lo mismo sucedía con Alejandro. El nacimiento de este último fue anunciado por carta a su Padre Filipo, que se encontraba en Potidea apenas conquistada. Le llegaron tres cartas al mismo tiempo. Una le anunciaba el nacimiento de su hijo Alejandro, la segunda la derrota de los Ilirios contra los que había mandado a Parmenión y la tercera, la victoria de su caballo en la competición de Olimpia. Se trataba de acontecimientos que habían sucedido no más de tres días antes.

Olimpiades, madre del joven rey macedonio, mandaba casi todos los días consejos por carta a su hijo, cuando Alejandro se encontraba en Persia. «Y él conservaba sus cartas sin dejárselas ver a nadie», recuerda Plutarco. El mismo Plutarco dice de César: «Durante la campaña militar en las Galias se ejercitó en dictar cartas mien-

tras cavalgaba, atendiendo al mismo tiempo a dos escribanos e incluso a más. Durante sus ausencias de Roma llenó de cartas a sus amigos y a los hombres del gobierno, prácticamente trató por carta toda la fase diplomática de las diferencias con Pompeyo, que precedió al paso del Rubicón y a la sucesiva ocupación pacífica de Roma.» Antes que él se había servido de las cartas como medio de gobierno, de lucha y de persuasión otro hombre de gran personalidad, Cicerón, que escribió en latín y en griego muchas cartas, relatando en ellas acontecimientos tan cercanos que hacían pensar que aquellas misivas habían sido transportadas por correos extraordinariamente veloces.

Los romanos escribían sus cartas con punzones de metal o de hueso sobre tablillas recubiertas de cera. La confiaban después al tabellarius que llevaba los mensajes, en la bolsa de piel o de paño, y era un funcionario del Estado elegido entre los más hábiles jinetes. Después se introdujo el uso del papiro, en el que escribía con una tinta vegetal llamada *atramentum*. Entonces las cartas se enrollaban y su transporte resultaba más cómodo.

Los correos que realizaban los servicios fuera de Roma viajaban, como los eventuales clientes de las postas, en la *carruca dormitoria*, una especie de vagón-cama de la época, dotada de colchones y mantas. Un auténtico servicio de mercancías por vía postal lo prestaba la *clabula*, que era una carroza lenta mientras que el servicio más rápido lo cubría la *rhedo*. Los clientes importantes viajaban en el más cómodo *carpentum*. Para los descansos se servían de la gran red de *mansiones* —las estaciones de posta, alrededor de las cuales con frecuencia nacían pueblos— y estos carteros viajeros de entonces conseguían así realizar con gran comodidad largos trayectos, que los mensajeros a caballo recorrían en cambio en un tiempo netamente inferior. Estaban al servicio de los generales que se encontraban en la Galia o en Germania y tenían la pretensión de dar a conocer al Senado de Roma sus noticias, como mucho a los cuatro días de haber finalizado una batalla o de ser limpiada una ciudad enemiga.

El célebre servicio de información que Octavio César Augusto creó, reformando prácticamente a la luz de las experiencias de sus contemporáneos el *cursus publicus*,

dio substancialmente vida a aquella red postal que en los siglos siguientes mantuvo unida a Roma con el Imperio, por medio de comunicaciones bastante rápidas y frecuentes. Esa misma red postal sirvió de base y de ejemplo a muchas sucesivas reformas de los servicios europeos. Los sucesores de Octavio operaron nuevas reformas en el *cursus*, mejorando los distintos sectores. Desde Nerva a Constantino todos quisieron hacer algo en este sentido, reconociendo su extrema importancia. Y cuando bajo el imperio de las invasiones de los bárbaros también el *cursus* tuvo que sufrir notablemente, se organizó una segunda competición para volverlo a poner en pie por parte de Teodosio, Odoacro y Teodorico antes y, por parte de los lombardos y de los francos, después.

Los tres tipos de estaciones de correo o postas (*civitates*, *mansiones* y *mutationes*) estaban situadas a cerca de un día a caballo una de la otra. El primer tipo de posta estaba constituido por una caballeriza que podía contener cuarenta caballos, por locales para conservar los forrajes y por estancias para los viajeros. En las *mansiones* y en las *mutationes* estaban ordenadas organizaciones postales más reducidas, o sea, auténticos cambios de caballos como existieron durante todo el siglo XVIII por los caminos de Europa.

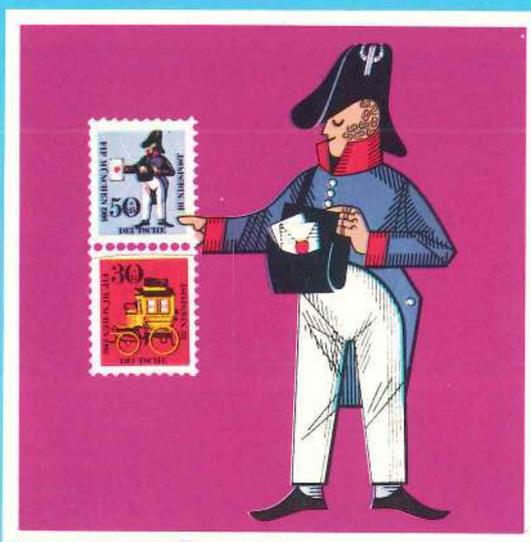
El *prefectus vehiculorum* dirigía todo el correo de la provincia, los *curiosi* (o *iudices curiosi*) debían efectuar las inspecciones sobre el funcionamiento de los correos veloces (*cursus velox*), principalmente usados para transmitir despachos, y del *cursus clabularis*, que correspondía al moderno servicio de transporte. Como sucedía en Persia, al mantenimiento de la estación y de los mensajeros debía proceder la población.

En el período carolingio, el emperador restauró, hasta donde le era posible, la perfecta red postal del romano *cursus publicus*.

La «Tabla pentigeriana» reconstruida en el año 1400 —basándose en datos que hace referencia al siglo I antes de Cristo— por un humanista que había dedicado sus estudios justamente al milagro del *Cursus publicus*, demuestra claramente el valor que tenía una capilar organización postal como la existente en los siglos de esplendor de Roma y lo que podía representar para el

1. Con motivo del Congreso de la Federación Internacional de Filatelia, que se celebró en Mónaco, en 1966, Alemania Federal emitió dos sellos que reproducen una vieja diligencia y un cartero con uniforme de tipo militar que, después, fueron reproducidos en algunas publicaciones de propaganda filatélica y en boletines informativos de los servicios postales.

2. Los franceses conmemoran con frecuencia en las «Jornadas filatélicas» a los grandes superintendentes de correos como Guillaume Fouquet de la Varane (1598), Michel Le Tellier de Luvois (1668), Marc Pierre d'Argenson (1743) recordados en 1946, 1947 y 1951. Las reformas del rey Luis XI fueron evocadas en el año 1945. Carlos V de Alemania y I de España, que reformó los correos de los Habsbúrgos, fue conmemorado por Bélgica, en 1955.



sacro-imperio-románico-germánico, y para su emperador Carlomagno, el reordenamiento de la perfecta organización de los correos en las naciones europeas a él sometidas.

Cuando, desde su capital de Aquisgrán, el emperador quiso hacer llegar un mensaje a los istrios que protestaban contra los abusos del duque Juan, su *missus dominicus*, tardó exactamente cuarenta horas en hacerles llegar su voz a la asamblea nacional que habían convocado en la llanura del río Risano.

Indudablemente se trata de una primacía de velocidad, que aún hoy puede ser envidiada. En enero de 1917, desde la prisión de Rusia, un ciudadano del imperio austriaco domiciliado en Zara, Dalmacia, escribió a sus familiares unas palabras para tranquilizarles por su salud. Acabada la primera guerra mundial y transcurridos veinte años de paz, estalló un nuevo conflicto y aquel antiguo ciudadano austriaco, convertido en ciudadano italiano de Zara, tuvo la ventura de volverse a encontrar en el frente ruso. Allí se enteró, mientras estaba libre y tranquilo, que los suyos lloraban su captura. ¡Con un retraso de veinticinco años su tarjeta de prisionero de guerra había llegado a su destino! Y sólo su regreso a casa, con motivo de un permiso, pudo tranquilizar a sus preocupados familiares, que todavía hoy conservan esa tarjeta, como recuerdo de un mal funcionamiento del servicio postal que provocó la confusión en su casa.

¡Y pensar que en el siglo VIII antes de Cristo, bajo la dinastía Tcheou, los correos chinos permitían comunicar en pocos días noticias entre los confines de Mongolia y el Mar Amarillo! Por otra parte, estaban tan bien organizados aquellos correos que hasta finales de la dinastía Tsing, o sea, hasta el año 1911, funcionaron prácticamente con el antiguo sistema elogiado y avalado por más de diez siglos de pruebas.

«El libro de micer Marco Polo, ciudadano de Venecia, llamado Millón» refiere prólijamente, pero como no lo haría hoy mejor un cronista moderno, cómo funcionaba el correo chino que desde Pekín—entonces llamado Cambaluc—enviaba mensajes a todo el territorio chino.

El mensajero del emperador encontraba cada veinticinco millas una posta de caballos frescos, con estancias para el descanso dignas de un rey. Y no sólo en las zonas

habitadas, sino en las desérticas, las estaciones se mantenían siempre en funcionamiento, con un rigor y una precisión garantizados por la vida y los haberes de los funcionarios imperiales encargados del buen funcionamiento del servicio. Cada tres millas, entre *posta y posta*, existían pequeñas estaciones habitadas por mensajeros a pie, que desempeñaban el servicio local, provistos de bolsas para transportar los escritos y de un cinturón lleno de campanillas, para hacerse oír de la estafeta en espera y no perder más tiempo del necesario para entregar el mensaje y seguir corriendo. En los casos urgentes, el servicio lo desempeñaban correos especiales, capaces de recorrer catorce kilómetros en un día—cambiando de caballos en las postas—y de realizar un servicio tan rápido como para poder competir con los modernos.

Sin embargo, al lado de los correos imperiales, China vio surgir, a comienzos del año 1400, los correos privados. Primeramente, comenzaron las comunicaciones entre los centros costeros como Ningno, Shaohing, Hangchow y Shanghai. Las crearon los comerciantes para tener un servicio que velase por sus intereses, pero también lo pusieron a disposición de los ciudadanos.

Iniciado en las ciudades costeras, el servicio postal privado se alargó hacia los mayores centros de las provincias del interior de la China, de tal modo que en el período de mayor fulgor de la dinastía Tsing, se contaban más de mil postas privadas en el interior del territorio chino, postas que garantizaban la expedición de las mensajes no sólo en todas las islas del Mar de Sonda, sino incluso el cambio de correspondencia con los pueblos extranjeros que tenían relaciones de negocios con China. Tan fuertes e importantes fueron estos correos privados que siguieron con vida, con su mayor parte, incluso después de la creación del Servicio Postal del Estado de tipo moderno. Hizo falta una ley, promulgada en el año 1935, para declararles ilegítimos. En efecto, la competencia de los correos privados ponía en peligro la dignidad de los correos estatales.

También los árabes, en los siglos de su expansión político-militar por la cuenca mediterránea, organizaron los servicios postales con función exclusivamente pública:

el *diwan al barid*, o sea la oficina de informaciones para poder ejercer de modo uniforme y rápido el control del poder central sobre la administración periférica.

Los *masalik*, es decir, los itinerarios que se formaron por necesidades militares y comerciales de todos los países a donde los árabes llevaron la verde bandera del profeta pronto fueron sembrados de estaciones de posta. La antigua organización persa sirvió probablemente de modelo, pero fueron las necesidades militares, políticas y comerciales de un imperio en expansión, las que valoraron al máximo un sistema de comunicaciones que permitió a los árabes mantenerse en contacto con Sicilia y España, con Argelia y Turquía, e incluso unirse con Escandinavia y la India, para poder tener noticias diarias del Oriente Medio, donde surgían sus espléndidas capitales y poder comunicarse con los funcionarios, generales y mercaderes diseminados por los países ocupados.

Todo esto se desarrolló mientras decaían y se iban a la clara bancarrota los correos de los países de Europa, que habían heredado el *cursus publicus* romano que no habían sabido (o podido, por falta de efectivo poder político) mantener con vida la eficiente organización. Es mérito de los mercaderes, de los frailes pedigüenos y de los *clerici vagantes* de ciudad en ciudad a causa de los estudios en las pocas bibliotecas conventuales y más tarde para frecuentar la universidad, si incluso en los períodos difíciles de la Edad Media, se mantenían por lo menos modestas relaciones epistolares entre ciudadanos de diferentes naciones, bancas, empresas comerciales y artistas.

En el año 1500 para ejercer de cartero se tenía que ser un modelo de virtudes. «El que cometa una negligencia o se presente en la Cancillería en estado de embriaguez, podrá ser suspendido durante un mes de su servicio, con relativa retención de su salario», dice una ordenanza de aquella época del cantón de Berna, en la que se añade que habiéndosele conferido título y funciones oficiales, el mensajero a pie tenía obligación de juramento, lo que le daba múltiples derechos pero le imponía el respeto de una serie no leve de disposiciones. Multas gravosas, cuando no el despedido o la cárcel, castigaban la conducta irregular.

1. Italia «con sus correos y caminos principales» descrita por Giacomo Cantelli de Vignola para el duque de Módena en el año 1695 (de una impresión de la época). Estaban aún muy lejanos los tiempos de la creación de la Unión Postal Universal, fundada en 1874 y recordada en su 75 aniversario por Gran Bretaña con cuatro valores en 1949.



La gran reputación que el hombre de correos tenía, nacía obviamente del poder para el que desarrollaban su servicio. El emblema de la ciudad representada, puesta a la vista sobre su corpiño, era una especie de bandera que imponía respeto e inspiraba temor a los eventuales malintencionados. Después, a comienzos del siglo XV, cuando los mensajeros empezaron a vestir los colores del estado del que dependían, su presencia, inmediatamente advertida a causa del uniforme, acrecentaba ulteriormente su prestigio individual.

Las cartas transportadas por los mensajeros que encerraban en cajas de madera o de plata, decoradas también con los emblemas y colores del estado. Convertido en invulnerable por sus emblemas el mensajero de estado tenía libre paso por la ciudad, podía demandar una escolta, nadie se atrevía a violar el secreto de la correspondencia que llevaba y el ultraje a su persona se consideraba afrenta al Estado. Para comunicarse entre sí, los caballeros alemanes habían creado en Prusia una densa red de estaciones de posta, como lo habían hecho también las grandes órdenes religiosas para comunicar con Roma los conventos de España, de Italia, de Francia y de Alemania. Los tratantes de ganado representaban otras tantas ocasiones de intercambio de correspondencia, de forma que tratantes y carniceros acabaron por asumir en muchos estados la tarea de empresarios postales. Los consejos comunales de las ciudades, condominios a controlar, utilizaban enlaces epistolares por medio de cuerpos especiales de mensajeros o correos. Esto sucedía en Viena, Praga, Milán, Florencia, Venecia y Lyon. Otro tanto hacían las corporaciones de las artes y los oficios y las autoridades de las ciudades, que pretendían mantenerse en comunicación, respectivamente, con los centros de negocio, con los castillos y con los vasallos.

Obviamente, el correo que se hubiese servido del dinero que le habían entregado en consigna, para uso propio, lo arriesgaba todo. Los mercaderes pagaban bien el servicio, pero eran rigurosísimos al exigir que éste fue irreprochable. Un «portador de cartas» veneciano, que había salido de Florencia con cartas y sumas de dinero para entregar en Padua y que se había detenido en Ferrara, donde acabó con los florines de oro recibidos en consigna, fue condenado a

muerte «para que cada uno que lo oiga comentar en Florencia, Padua y Venecia tema el repetir su error».

Génova, Analfi y Pisa, por necesidades comerciales y políticas, tuvieron al correo en grandísima consideración. Las comunicaciones por mar y por tierra fueron múltiples —sobre todo, entre Liguria y otras regiones de Italia—, mientras que eran cotidianas las relaciones postales entre el poderoso señorío florentino y las ciudades y los castillos que habían conquistado en Toscana. Por otra parte, toscana era ya rica en comunicaciones y postas, porque su vecindad con Roma, y la importancia de su territorio y de sus ciudades la había convertido en una de las regiones por las que el «cursus publicus» nombró sus estaciones por los principales caminos.

Por recordar una, citaremos la vía Clodia, que durante cerca de doscientas millas se extendía desde Urbe hasta Florencia (doscientas millas romanas equivalían a unos trescientos kilómetros), a través de Sutri, Bolsena, Chiusi, Petrignano, Montecchio, Arezzo, S. Juan Valdarno y Figliini. Todavía hoy existen los recuerdos de las «stationes» romanas en torno a Florencia. A unas tres millas del foro de la colonia florentina —en dirección a Lucca— se encuentra Terzolle (*ad tertium lapidem*), luego Quarto, Quinto, Sesto y Settimello. Y a nueve millas está la estación Ad Solaria, mientras que a otras nueve millas más se encuentra Hellena (hoy Agliana), después Pistoris, Fanum, Martis y otras *mansiones* situadas sobre la entonces Via Cassia, con su *vilicus* o su *magister vicanus* para dirigir los servicios postales.

Al otro lado del mundo, en Japón, el correo se desarrolló después del siglo VI por medio de una ley que dispuso la instalación de caballos de posta y de comunicación, en los puntos más importantes del país. En el año 701, en los caminos reales, se estableció una estación cada 30 *ri* (unas 75 millas) con regular asignación de mensajeros a caballo. Al desarrollarse inicialmente dentro de zonas limitadas, los sistemas de comunicación postal no sufrieron profundas evoluciones hasta el año 1600, es decir, hasta el «período Edo», cuando se instituyó un sistema postal con mensajeros y caballos distribuidos por todo el país para los despachos urgentes y ordinarios entre cada una de las grandes esta-

ciones y de uso preferentemente gubernativo. A partir del año 1650 los particulares comenzaron a funcionar paralelamente a los correos gubernativos, por medio de organizaciones propias para transmitir regularmente cartas o dinero por cuenta de cualquier ciudadano. La organización del correo moderno japonés se remonta al año 1870. En 1891 tuvo lugar la reforma definitiva de los servicios, reforma dirigida por Hisoka Maejima, que los convirtió en unos de los más eficientes del mundo.

En Inglaterra aconteció el mismo fenómeno. O sea, se creó una organización de correos privada al lado de la oficial con todos los riesgos que puede comportar el hacer la competencia al Estado. De esto supo algo William Dockwra que, a finales de 1600, realizaba una comunicación entre Londres y Westminster efectuando hasta diez entregas de correspondencia al día. Dockwra, un antiguo empleado de los correos reales que había intuido la posibilidad de lucro manejando un servicio bien organizado, acabó sufriendo una querrela por infracción al monopolio de la Corona, siéndole requisados todos sus instrumentos de trabajo.

En Francia, no queriendo dejar demasiada mano libre a los correos privados, que estaban monopolizando todos los servicios postales, Luis XI dictó una reforma que se basaba, principalmente, en las experiencias del *cursus publicus*. Otra la llevó a cabo Mazarino.

En Suiza, después de los servicios cantonales y algunas tentativas de centralización de los servicios postales en manos de algunos correos de particular ingenio, se creó el correo estatal inmediatamente después de la unión de los cantones en República, en el año 1700 y, posteriormente —después de un nuevo fraccionamiento que duró medio siglo—, en 1848, se constituyó la moderna organización postal helvética.

Rusia contaba con su servicio postal del Estado, basado en el patrón del de las otras naciones de Europa y de Asia, alrededor del año 1000. Pero sólo en tiempos de Iván el Terrible se puede decir que haya nacido una organización postal de cierta consistencia, mientras que el más sensible ordenamiento acaeció bajo Pedro el Grande y, posteriormente, con Catalina II, en 1780. La mujer de Pedro III, con la

unificación de los estados rusos, la conquista de Curlandia, Crimea y Polonia, había creado un inmenso imperio para cuya administración los correos se hacían indispensables.

En Polonia, que mantenía estrechas relaciones político-religiosas con Roma, el servicio postal tuvo siempre una consideración excepcional por parte de los gobernantes. En 1460, los artistas italianos que trabajaban en Cracovia mantenían correspondencia regular con sus familias.

En el siglo XVI, antes de 1539, un grupo de nobles piamonteses, que, probablemente, tuvo que emigrar por haberse adherido a la Iglesia reformada italiana, se trasladó a Polonia, a la corte del rey Segismundo I. Entre ellos estaba Trajano Provana, de Sabbione, de ilustre familia turinesa que, poco después, encontrándose muy a gusto en Cracovia, llamó a su lado a su joven hermano Próspero que, sin dudarlo, cedió la propiedad heredada del padre y se reunió con su hermano Trajano. Sabemos que en 1539, Trajano se encontraba en la corte del rey, como secretario de la reina Bona, y después con el mismo cargo en la corte del nuevo rey Segismundo II Augusto, mientras que Próspero era jefe del negocio de salinas del Estado.

En el año 1557, el rey Segismundo II Augusto concedió un título nobiliario a los dos hermanos por los servicios prestados por los Provana a la corte. En 1550, siendo jefe de la administración de las salinas de Cracovia, Próspero recibió el encargo de reordenar y de ampliar el servicio de los transportes, no sólo por las necesidades de la corte, sino en beneficio de los súbditos, tanto para cartas, como para paquetes y personas.

Por decreto dictado el día de San Lucas Evangelista, en el año 1558, se le conferían a Próspero Provana amplias facultades, fijándose pactos y condiciones para asegurar un servicio perfecto que respondiese a las necesidades de aquel tiempo. Próspero no defraudó las esperanzas del soberano, y, en breve tiempo, supo enlazar las distintas localidades del reino con los transportes postales del Estado, obteniendo veloces comunicaciones incluso con el extranjero. El viaje Cracovia-Venecia, con salida diaria de las dos ciudades, se pudo realizar con una rebaja de dos días respecto a los correos tassianos, que en aquel tiempo

disponían de una admirada organización de transportes en Italia y en toda Europa.

No queriendo utilizar las comunicaciones Viena-Insbruck-Trento-Trieste de la misma empresa, o sea de los Tasso, creó uno propio entre Viena y Venecia vía Graz, empleando sólo cinco días, en vez de los nueve que requería el viaje de las otras empresas postales. Provana permaneció en su cargo de ministro de correos hasta su muerte, acaecida el 20 de septiembre de 1584, en Cracovia.

Desaparecido Provana, la dirección de correos pasó a manos de la familia de otro italiano, Sebastián Montelupi, gentilhomme florentino, a quien el rey Esteban Bathori había concedido el monopolio de correos con el extranjero, siguiendo el ejemplo de la casa de Habsburgo. A partir de 1647, la dirección de todos los transportes postales fue concedida a Carlo Montelupi quien, con el título de Maestro general de Correos, administraba incluso los fondos de la Cuadrupla, o sea la tarifa o décima postal.

Después del «correo de los señores», que comunicaba castillos y conventos, después de los primeros servicios reales creados por Enrique IV a finales del año 1400, después de la reorganización postal de la época isabelina, Gran Bretaña se encontró, a comienzos del siglo XVIII, con un servicio postal en gran parte confiado a gestores particulares que tenían el mérito de una impecabilidad y de una seriedad realmente excepcionales. En Londres el correo funcionaba como en una ciudad moderna y tanto las comunicaciones interiores como las del extranjero eran de una indudable calidad. No obstante, fue considerada la necesidad de una reforma, la que condujo a la adopción, en 1840, del sello adhesivo.

El reflejo de la organización postal inglesa lo notaron lógicamente sus colonias y sus dominios, que modelaron sobre los servicios de la madre patria las primeras líneas rudimentarias de correos. En las colonias norteamericanas, que después se iban a transformar en los Estados Unidos, Benjamín Franklin (que junto a Jefferson redactó el manifiesto de la independencia) no inventó sólo el pararrayos, sino que atendió a la organización de un servicio postal moderno cuando, en 1753, obtuvo el nombramiento de Maestro de Correos. La evolución de los correos americanos fue

más bien rápida, como rápida fue también la conquista de los territorios del Oeste, en los que *Pony Express*, diligencias, trenes y telégrafos fueron los más eficaces medios de penetración.

En estos ejemplos de algunos servicios postales, antiguos y modernos, no podemos olvidar que la República de Venecia, ya desde su nacimiento, sintió la necesidad de un servicio adecuado de comunicaciones entre los habitantes de la laguna.

Los correos nacieron, pues, espontáneamente y como lógica consecuencia de la dinámica vital de la nueva República, siempre dirigida a los tráficos comerciales con las otras poblaciones ribereñas. El primer documento postal se remonta al año 840, cuando Lotario I y la República se pusieron de acuerdo para garantizar la incolumidad de los respectivos correos. También es importante la «Ducale», de Pedro Candiano IV, que prohibió a los mercaderes llevar consigo, en sus viajes, cartas, siendo reservadas sus entregas sólo a los mensajeros. Este documento se remonta al año 959. El servicio recibió nuevo impulso y una nueva organización en 1160, gracias al dux Vitale Michiel.

Poseemos fuentes más seguras al comienzo del siglo XIII. En el año 1200 los correos formaban ya un número elevado, actuando de un modo espontáneo e independiente.

Esperaban a sus clientes en Rialto, en el centro de la ciudad, donde se concertaban todos los negocios. Recibidas las misivas, partían dispuestos a alcanzar cualquier destino. Justamente en este período los mensajeros comenzaron a dirigirse hacia Bolonia y Roma, y sólo entonces empezaron a utilizar los caballos, creándose las primeras estaciones de posta. Venecia se especializó en el comercio con Oriente y, particularmente, con Constantinopla, donde mantuvo una delegación dirigida por un «Bailo». Muy pronto se mantuvo una comunicación postal con esta delegación, que se realizaba por mar, costeando Dalmacia y Grecia después de pasar Morea. Esta vuelta requería demasiado tiempo y, como los mercaderes venecianos tenían necesidad de conocer lo más pronto posible los períodos favorables para sus negocios, el Bailo de Constantinopla fue encargado de mantener a sueldo unos correos y de organizar un servicio más rápido por tierra,

que permitiese evitar la desviación de Morea. Los correos contratados fueron ciento cincuenta y procedían de Montenegro.

Hacia finales del año 1200 comenzó el nuevo servicio, que todavía seguía efectuándose por mar, mediante veloces galeas hasta Cattaro, donde la correspondencia era confiada a los correos montenegrinos que, a través de los Balcanes, llegaban en poco tiempo a Constantinopla. Este servicio prosiguió hasta finales del siglo XVIII. El reconocimiento oficial de los correos por parte de las magistraturas venecianas tuvo lugar el 6 de enero de 1305. El senado dictó un decreto según el cual los correos estarían sometidos al control de los *Proveedores de la Comunidad* y su profesión estaría protegida por medio de garantías y estatutos.

En 1433 la República de Venecia adquirió, después de una dura guerra contra los Visconti de Milán, que concluyó con la paz de Ferrara, las ciudades de Brecia y de Bérgamo. Tal adquisición tuvo una importancia determinante desde el punto de vista postal, aparte de su importancia política. En efecto, de Bérgamo —ciudad en la que ya desde hacía tiempo se venían desarrollando los servicios postales— llegaron a Venecia cuarenta «jinetes» o correos postales, que en breve tiempo cambiaron la imagen de los servicios con la tierra firme italiana. Hasta entonces el correo era utilizado, en su mayor parte, por los mercaderes, que dirigían sus intereses exclusivamente hacia Oriente. Al extenderse el territorio veneciano hacia la llanura paduana se originaron mayores contactos con los otros señoríos de Italia y, en este sentido, actuaron los «jinetes» de Bérgamo. Al llegar a Venecia se reunieron en «Escuela», o «Corporación», inicialmente en el número de cuarenta y después en el definitivo de treinta y dos. Eligieron como protectora a Santa Catalina y establecieron su sede en la iglesia de San Juan Elemosinière, en Rialto. En esta iglesia existe todavía la llamada «Capilla de los Correos», en donde hay una lápida de mármol en la que está grabado el emblema de la compañía, que lleva el León de San Marcos y el cuerno postal. Cada uno de los treinta y dos inscritos en la compañía tenía el encargo de transportar cartas y pequeñas mercancías a lo largo de un trayecto que unía a Venecia con una de las ciudades

venecianas de la península italiana y con las localidades intermedias. Al mando de esta compañía había un correo mayor ayudado por un *gastaldo*.

De esta época es también el primer servicio regular con Roma, en un principio mensual y después quincenal. A comienzos del siglo XVI la correspondencia y el tráfico con Roma alcanzaron tal importancia que los magistrados invitaron a la Compañía de Correos a efectuar una comunicación semanal. La invitación fue bien acogida y el 4 de febrero de 1540 el Senado reconocía, mediante decreto especial, a la «Compañía de Correos de la Serenísima Señoría para Roma». La nueva compañía fue también reconocida por el Papa, que concedió la instalación a lo largo de su territorio de estaciones de posta, así como la apertura de una oficina postal en Roma. Posteriormente, se abrieron oficinas en Ancona y Senigallia, concluyéndose un acuerdo, en 1532, con Milán para llegar a la instauración de un recíproco servicio postal, incluso por medio de diligencias.

La comunicación postal entre Francia e Italia se instituyó por primera vez el 27 de mayo de 1761, a petición del embajador de París. El «viaje de Lion», como se llamaba esta comunicación, que después sería confirmada por el Senado veneciano el 14 de febrero de 1664, se realizaba por medio de dos correos venecianos y cuatro correos franceses, con el intercambio de correspondencia en los límites del territorio italiano con el francés.

Entre los carteros locales italianos sólo tuvieron importancia los que operaban en la ciudad de Padua y Bérgamo. En Padua, de cuyo servicio postal se tienen noticias que se remontan al año 1158, se constituyó, en los primeros años del 1500, una compañía privada llamada «Fraglia Padovana», formada por treinta alistados. Los correos paduanos, llamados *Portatores Litterarum*, desempeñaron durante un determinado tiempo, concretamente hasta que el Estado veneciano no decidió avocar para sí la exclusiva postal, un servicio entre Padua y Venecia mediante barcas a lo largo del río Brenta. Con este objetivo se crearon lugares de entrega en las dos ciudades.

Otro importante decreto del Senado veneciano data del 29 de marzo de 1582, y con él se crearon, de una manera normal, las estaciones de posta en todo el territorio

y, en 1584, también se introdujeron en Friul. Como este territorio limitaba con el imperio austríaco, los correos alemanes habían desempeñado hasta entonces el servicio postal en Friul. De esta forma quedaron instituidos los correos friulanos.

En el siglo XVII se produjo el acontecimiento, bien conocido por los filatelistas, de las emisiones de los «Cortes de los sueldos cuatro por carta».

Los correos venecianos aseguraban también las comunicaciones con los distintos Estados extranjeros. Ya antes del año 1625 estaban encargados de recoger en Venecia las cartas dirigidas a Roma y procedentes de Saboya, Alemania, Francia, España e incluso de Inglaterra, y también de entregarlas en el Estado pontificio.

En 1652 se estableció un convenio entre la República veneciana y el emperador de Austria, según el cual el correo de Viena tendría a Venecia como punto de despacho para toda Italia. Los correos de Viena tendrían en Venecia la representación de un encargado, elegido por el emperador, y la colaboración de tres personas más presentadas por el Senado veneciano. La comunicación se efectuaría por medio de una diligencia y a través de Gorizia. El 3 de noviembre de 1675 se perfeccionó el acuerdo con el rey de Francia: los correos venecianos transportarían una vez a la semana la correspondencia hasta Turín, donde la cambiarían por la que traían los correos franceses.

Pero ya el Senado de Venecia se había dado cuenta de que el servicio postal no sólo constituía un eficaz vehículo de desarrollo social, sino que podría representar también una fuente de ingresos, motivo por el cual se decidió la «nacionalización» de los servicios postales y se puso en vigencia al comienzo del nuevo siglo. En mayo del año 1701 se aprobó la imposición de la tarifa de un sueldo por cada carta, en beneficio del Estado, además del porte regular que había que pagar a los correos. A tal impuesto estaban sometidas todas las cartas que partían del territorio de la República, comprendidas las destinadas a países extranjeros. Las cartas que llegaban o se enviaban por medio de barcos estaban, sin embargo, libres de pagar esta tarifa. El porte se pagaba a la llegada, aunque también podía ser abonado por el remitente. Para demostrar el acon-

recido pago del porte, la carta se señalaba precedentemente con una cruz roja al frente. A partir de este momento, con la introducción de la nueva tasa gubernativa, el Senado lanzó también el uso de los timbres postales. La fecha de nacimiento de los timbres postales en la República de Venecia fue la del 9 de octubre de 1713. El pago del impuesto debido al Estado se demostraba con la imposición del timbre postal, mientras que el porte debido a los correos se acreditaba con la inscripción «Franca de porte». Si la carta la pagaba el destinatario, en el frente de la misma se señalaba con cifras el importe. Evidentemente, el timbre postal tenía la misma función que el sello en nuestros días.

En septiembre de 1746, la nacionalización de los servicios se perfeccionó. El «Jus Postal Interno» se quitó a la Compañía de los Correos y pasó al Estado, quien, sin embargo, no asumió personalmente la tarea de organizar el nuevo servicio. Se estableció que la tarea se cedería a unos concesionarios y se puso a subasta la concesión, ganándola la misma Compañía de los Correos. Cuando la República llegó a sus últimos días (el 12 de mayo de 1797 caía en manos de Napoleón y, por tanto, la ciudad de Venecia fue cedida a Austria), el Gobierno austriaco, el 19 de julio de 1805, declaró cesada a la Compañía de los Correos venecianos y su organización postal fue absorbida por la imperial.

Ya durante la revolución, por medio de las leyes de 22 de diciembre de 1789 y de 15 de febrero de 1790, se había procedido en Francia al nuevo ajuste de la organización estatal, subdividiendo el territorio en departamentos marcados, además de por la denominación, por números progresivos del 1 al 83. Los países sucesivamente conquistados e incorporados al territorio metropolitano sufrieron también la subdivisión en departamentos, que recibieron números sucesivos al 83, y los primeros en ser incluidos en los nuevos límites de la Constitución fueron el Mont Blanc, los Alpes Marítimos y los Jemmapes, que recibieron así los números 84, 85 y 86. A continuación, la ampliación de los límites meridionales, la sumisión total de Córcega y la conquista de Bélgica hicieron aumentar estos departamentos a noventa y ocho.

En noviembre de 1799 entró en escena Napoleón, quien el 17 de febrero del año



1. Los correos de la República de Venecia tenían un amplio territorio de servicio (como puede verse en este antiguo mapa). Sus glorias fueron reverdecidas por los correos en bicicleta y en motocicleta que, en la primavera del año 1945, al acabar la segunda Guerra Mundial, estaban autorizados a transportar correspondencia desde Venecia a Trieste, Portogruaro, Ferrara y Turin. La compañía Coralit (Correos Alta Italia) disponía también de sellos especiales.

1800 (28 pluvioso An VIII) reformó la administración postal de los departamentos.

El 11 de septiembre de 1802, la expansión napoleónica llegó al Piamonte, que fue dividido en seis departamentos así determinados: ERIDAN, que inmediatamente después se llamó «PO», capital Turín, número 104; STURA, capital Cono, número 105; MARENCO, capital Alexandrie, número 106; SESIA, capital Verceil (Vercelli), número 107; TANARO, capital Asti, número 108; DOIRE, capital Ivree (Ivrea), número 109.

Aunque Italia, a excepción de Lombardía, de Parma y del Piamonte, no estaba aún dominada por Napoleón, y aunque Venecia seguía en poder de Austria, Toscana estaba regida por María Luisa, infanta de España, y los Estados pontificios obedecían todavía a Pío VII, el emperador consideraba ya a todos estos Estados como pertenecientes a su Corona.

En el año 1805, Liguria se dividió en tres departamentos: RIVIERE DE GENES o GENES, capital GENES (Génova), número 87 (este número tan bajo había quedado disponible por la unión de dos departamentos, el Mont-Terrible y el Haut-Rhin); MONTENOTTE, capital Savone (Savona), número 108 (otro número disponible por los mismos motivos que antes hemos indicado y por un movimiento de reunión entre Tanaro, Stura y Marengo); APENNINS, capital Chiavari, número 110. Entretanto, Parma pasaba a constituir el departamento del «TARO», del que será capital y tendrá el número 111. Anexionada Toscana el 24 de mayo de 1808, Napoleón dividió también esta región en tres departamentos, concretamente en ARNO, capital Florence (Florenia), número 112; MEDITERRANEE, capital Livourne (Livorno), número 113; OMBRONE, capital Sienn (Siena), número 114.

Las ciudades toscanas de Pontremoli y Fivizzano fueron incorporadas al departamento ligur Apennins por meras razones topográficas. El ducado de Lucca y Piombino fueron, en cambio, asignados a Elisa Bonaparte y Felice Baciocchi. Relativamente independientes, no fueron integrados en ningún departamento.

En 1809, Napoleón conquistó también los Estados pontificios y éstos formaron los departamentos de TIBRE o ROME, capital

Rome (Roma), número 116 (el número 115 fue dado a un nuevo departamento creado en Francia por un ajuste local departamental), y TRASIMENE, Spoleto, número 117.

Cada departamento, señalado con el número que hemos indicado, estaba dividido prácticamente en *arrondissements*. Así, por ejemplo, el departamento número 112 de Florencia, además de esta ciudad, comprendía también Arezzo, Cortone (Cortona), Docomano, Empoli, Lucignano y Modigliana. La procedencia del departamento se deducía en las cartas justamente por el hecho de que cada ciudad llevaba delante de su nombre el número del departamento.

Y ahora vamos a dar la reconstrucción de una adjudicación de los correos del reino de Nápoles, entre los años 1848 y 1849. Ha sido posible reconstruirlo por el hallazgo de tres manifiestos bastante bien conservados, y merece ser descrito porque es un ejemplo significativo de cómo el servicio postal se concebía en aquella época, no sólo en los territorios de los Borbones, sino en casi todos los Estados italianos.

El primer manifiesto lleva la fecha del 15 de noviembre de 1848 y tiene la firma del administrador general de los correos y de los carteros rurales, Vincenzo de Sangro, y del secretario general, Tommaso Ciollaro. Dice así:

«Se previene al público que por la Administración General de los Correos se procederá a la adjudicación del relevo de Nápoles. Las condiciones principales de tal adjudicación son las siguientes:

1) El contrato comenzará el 1.º de enero de 1849 y durará ocho años.

2) El arrendador deberá mantener en el relevo cuarenta caballos, cuatro de ellos de montar, provistos de excelentes arreos y veinte postillones vestidos de uniforme completo nuevo.

En el relevo habrá, además, un maestro de caballeriza que sepa leer y escribir.

3) El adjudicador deberá atender, excluidos únicamente los domingos, al transporte de los carruajes-correo de la Administración de Nápoles hasta las primeras postas de los cuatro caminos de Puglia, Calabria, Abruzzos y Molise, o sea, hasta Marigliano, Torre Annunziata, Amberes y Maddaloni. Además, cinco veces a la se-

mana, deberá transportar hasta Amberes los carruajes-correo de Roma; y cuando se haya convenido entre las cortes de Nápoles y de Roma, el transporte tendrá lugar, como para los demás caminos, todos los días menos el domingo. El precio de tarifa le será pagado por los adjudicadores de cada camino, quienes tienen también la obligación de valerse de sus caballos para todos los servicios de los que están encargados, según el artículo 15 de las condiciones generales de las adjudicaciones. A cada coche irán siempre unidos dos caballos guiados por un postillón.

El servicio de los carteros rurales se desarrollará por la carretera consular por medio de furgones que, viajando de posta en posta, deberán caminar de día y permanecer parados durante la noche. Los furgones, además del asiento para el conductor, que irá armado de fusil, deberán tener también un asiento para dos *individuos de la fuerza pública*.

El 18 de diciembre de 1858 aparecía un segundo manifiesto de la Administración General de los Correos y de los carteros rurales, con las firmas también de De Sangro y de Ciollaro. Tal manifiesto, después de recordar que el 15 de noviembre se habían hecho públicas las condiciones mediante las cuales la administración de correos daría en adjudicación, a partir del 1.º de enero de 1849, todos los servicios de las postas y de los carteros rurales de los cinco caminos postales, además del relevo de Nápoles, informaba que sólo se habían presentado cinco ofertas dentro de las condiciones establecidas. Una para el servicio postal desde Nápoles a Terracina, y las otras para el relevo de Nápoles, el camino de las Puglias y el de Campobasso, respectivamente. La quinta oferta había sido la del caballero D. Francesco Targiani para adjudicarse todos los servicios.

La comisión encargada por el ministro de Finanzas para examinar las ofertas opinó que las cuatro primeras estaban acompañadas de condiciones muy gravosas que no podían ser aceptadas. Discutible era, en cambio, el ofrecimiento del señor Targiani, que tenía la ventaja de que se prestaba a desempeñar los servicios en casi todos los caminos del reino, excluyendo los de Abruzzos y los de Calabria.

Por tanto, la comisión y el administrador general de correos trataron con Targiani y

de común acuerdo modificaron algunos puntos de la oferta.

El nuevo servicio debería comenzar el 10 de febrero de 1849 y durante el mes de enero «el empresario se obligaba a mantener el servicio del mismo modo que se realizaba en la actualidad».

Finalmente, el 31 de enero de 1849 aparecía el tercer manifiesto. Anunciaba que el nuevo servicio de los correos y carteros rurales, según el contrato de adjudicación general aprobado por Fernando II, comenzaría el 12 de febrero. El manifiesto continuaba reseñando los puntos de salida, los recorridos y las tarifas y llamaba la atención de los devotos súbditos de Su Majestad Fernando II sobre el «importante ahorro» presentado por las nuevas tarifas sobre las precedentes, poniendo en evidencia la gran ventaja obtenida por los habitantes de las provincias con la institución de los «precios particulares» para los «caminos intermedios». En efecto, según la antigua tarifa se exigía «el mismo derecho de transporte para los caminos intermedios como para el camino completo».

En el Cabo de Buena Esperanza existía una oficina postal pocos años después de su descubrimiento por parte del navegante portugués Bartolomé Díaz, en 1486. Los mismos capitanes de los navíos que se detenían para abastecerse de agua dulce y de provisiones habían organizado un servicio de entrega postal, depositando cartas y periódicos bajo gruesas piedras colocadas a la orilla del mar, correspondencia que a continuación era recogida por otros barcos que iban en dirección opuesta, que a su vez dejaban bajo aquellas mismas piedras otras misivas. El sistema adoptado por estos primitivos carteros fue narrado por los viejos escritores holandeses, los cuales refieren que: «Los comandantes de muchas naves llevaban consigo grandes piedras de una forma extraña, con el nombre de la nave y de sus oficiales esculpido en su superficie, y estas piedras eran dejadas a la orilla del Table Bay para indicar que bajo ellas estaban depositados periódicos y cartas.» Esto demuestra que al principio cada nave tenía su «propia oficina postal» y que después la misma piedra era utilizada por varios navíos. Se han encontrado piedras con tres o cuatro inscripciones, como la de 66 por 127 centímetros, custodiada en el

museo de Africa del Sur, sobre la que se pueden leer cuatro inscripciones. No ha sido posible establecer todavía en qué período se inició el uso de las piedras postales que en número considerable se han retirado en la Ciudad del Cabo de Buena Esperanza, durante los trabajos de excavación para la construcción de nuevos edificios y caminos. Algunas tienen las inscripciones en lengua inglesa, otras en holandesa y unas cuantas, las menos, en francés. La inscripción más antigua se remonta al año 1602. Para la construcción del castillo que todavía existe en Ciudad del Cabo, en 1666, se utilizaron muchas piedras postales, y justamente una de éstas se encontró algunos años después empotrada en el muro del castillo, con las inscripciones originarias vueltas hacia el interior del edificio.

Después de la visita de Bartolomé Díaz en 1488, el Mossel Bay se utilizó regularmente como «abrevadero» de los marinos portugueses y en el siglo XVI se le conoció como «abrevadero de Santa Bras». Se cree que en este lugar los navíos dejaban mensajes que a su vez eran recogidos por otros. El 7 de julio de 1501, Joao de Nova, durante su viaje hacia Oriente, encontró un mensaje en un zapato viejo que pendía de un árbol. Se dice que el mensaje había sido escrito por Pero de Ataide, uno de los capitanes de la flota de Pero Alvares Cabrel, que había salido de Lisboa el año anterior y que informaba a Da Nova sobre las condiciones mercantiles del Oriente. En la carta se citaba el fallo de la tentativa de establecer una factoría en Sofala, debido a la muerte por ahogo de Bartolomé Díaz.

Los Tasso, de modestos orígenes bergamascos, pero dotados del espíritu típico de la gente lombarda, dieron vida a una de las más potentes empresas económicas del tiempo pasado y ascendieron la escala social hasta las cumbres principescas de la corte imperial. Los soberanos estipularon con ellos acuerdos comprometedores y solemnes como si se tratase de convenios de Estado. Todas las grandes capitales políticas y comerciales conocieron a los Tasso y se aprovecharon de su obra para mantener, a través de una red tupidísima, las necesarias comunicaciones, que se traducían en poderío, progreso y riqueza. La hazaña de los Tasso asombra aunque sea poco conocida y divulgada. Un historiador



1. La historia de los correos, rememorada en la serie emitida en el año 1958, para recordar la introducción del sello en Rusia y modernas alegorías para celebrar la «Semana de la carta» (1963 y 1964). Finalmente, «La luna de miel en diligencia», del pintor Moritz von Schwind, que sirvió como argumento para el sello, hoy muy raro, emitido en Austria en 1933, para la Exposición Internacional Filatélica de Viena (WIPA).

alemán del siglo XVII no vaciló en parangonar la acción cultural e histórica de Francesco Tasso, fundador del «imperio postal», a la de Cristóbal Colón. Si los Tasso siguiesen existiendo en los tiempos actuales, su emblema campearía sobre todos los transportes postales modernos.

Fue toda una dinastía la que se dedicó a este menester: hermanos, cuñados, primos y sobrinos. Todas las funciones directivas en los Estados, en las ciudades y en la administración de la empresa estaban sólidamente mantenidas por las manos de los Tasso. Se les encuentra en todas partes: en Italia, Austria, Alemania, Países Bajos, Francia, España y Portugal. Dirigían oficinas en Milán, Venecia, Roma, Trento, Innsbruck, Bruselas, Amberes y Madrid.

Con semejante ordenamiento jerárquico, con una tal competencia y con una organización tan sólida, la fortuna de los Tasso creció prodigiosamente fecunda. Ingresos, honores, títulos, privilegios y feudos se sucedieron en el curso de los siglos y aún hoy sobreviven testimonios de la pasada grandeza. A la formación de todas estas fortunas acumuladas por los distintos miembros de la familia Tasso contribuyeron, ciertamente, felices situaciones del momento, pero ante todo prevaleció la cualidad peculiar de una estirpe valiente, emprendedora, inteligente y ambiciosa que sentía y cultivaba una auténtica vocación europea. Los Tasso no desdeñaron en modificar su apellido según las exigencias de las distintas lenguas y de los países en los que residían. Así, los Tasso se convirtieron en Daxen, Taxis, Thassis, de Tassis, Targas, Tassus, etc., pero jamás olvidaron su tierra natal, volviendo con frecuencia a Bérgamo.

Almenno y Camarata Cornello son las dos principales localidades donde creó germen y creció la estirpe de los Tasso. Las investigaciones históricas están de acuerdo al indicar a «ser Homodeus de Taxis de Cornello» como el primer personaje que apareció unido nominal y físicamente a los avatares postales. Estaba al servicio de los Oddoni, en Piazza Brembana, en la segunda mitad del siglo XIII, por cuenta de los cuales llevaba cartas y realizaba embajadas. El olfato de los negocios, común y muy fino en toda la dinastía, lo empujó a intentar la empresa de un servicio postal propio. La Serenísima -Bérgamo pertene-

cía a Venecia— le otorgó la concesión de correr las postas. Así inició la Compañía de los correos bergamascos de la República Serenísima.

El éxito del servicio fue completo. Jamás la correspondencia había viajado con tanta rapidez y precisión. La fama de los correos de Bérgamo traspasó los confines de Italia e interesó bien pronto a los jefes de otras naciones. El continuo viajar de los Tasso llevó a Ruggero, que descendía en línea directa de Homodeus, hasta Viena en el año 1443. Aquí reinaba Federico II de Habsburgo, rey de Austria y emperador de Alemania. Y en Viena comenzó la gran epopeya de los correos internacionales. En efecto, se le atribuye a Ruggero la organización de la primera posta de caballos entre Stiria, el Tirol e Italia y la creación de un servicio postal entre Viena y Bruselas. Estas atrevidas realizaciones le valieron el título de chambelán y consejero imperial, o sea, una posición de primer plano para favorecer sus designios y ayudar a los familiares que ya actuaban en distintas partes de Europa.

Después de Ruggero entraron en el escenario europeo los hermanos Zanetto y Francesco Tasso, de tal modo que los anales de la Cámara de Innsbruck, que en aquella época era la capital austríaca de hecho, anotan, en 1489, refiriéndose a Zanetto: «Johannetn Daxen Obristn Postmeister». Francesco aparecerá en los anales dos años después, cuando los Países Bajos y Flandes fueron llevados en dote a los Habsburgo por María, hija y heredera de Carlos el Temerario, rey de Borgoña, al casarse con Maximiliano I. El rey de Austria realizó otra afortunada operación matrimonial al amparo de aquella famosa frase: «Tu, Austria felix, nube» (Tú, feliz Austria, esposa). Obtuvo para su hijo Felipe el Hermoso la mano de Juana la Loca (la locura le afectó algunos años después del matrimonio), hija de Fernando de Aragón e Isabel de Castilla, los Reyes Católicos de España. De esta unión nació en Gandes, en el año 1500, el futuro emperador Carlos V, que iba a reunir bajo su cetro a Austria, Alemania, los Países Bajos, España, Nápoles, Cerdeña, Sicilia, las guarniciones africanas y las tierras de América recién descubiertas. Sería éste el inmenso telar sobre el que tendría que urdir su maravillosa trama postal Francesco Tas-

so, nacido, como un afortunado presagio, el mismo año 1459, del tejedor político del inmenso imperio que fue Maximiliano, bajo el cual los correos, por necesidades de gobierno, tuvieron un decisivo impulso y desarrollo, asumiendo caracteres internacionales.

Una crónica alemana de Memingen, Baviera, registra en el año 1490: «Este año, por orden del rey Maximiliano, han comenzado a funcionar los correos por medio de postas desde Austria hasta los Países Bajos, hasta Francia y luego hasta Roma. Entre posta y posta hay cinco millas de camino. Un correo debe siempre esperar al otro, y cuando esté por llegar a la meta, toca un pequeño cuerno para anunciar su llegada al correo que le dará el cambio. De este modo, el correo viaja día y noche, invirtiendo en llegar desde aquí hasta Roma cinco días.» Se refería a los correos de los Tasso.

Zanetto Tasso recibió magníficas recompensas por los servicios prestados a los Habsburgo y aumentó el prestigio de la familia. Pero sólo fue un precursor y desapareció de la escena porque a su lado surgió rápidamente el astro de Francisco, el número uno de la dinastía.

Estamos en los albores del año 1500. En este tiempo, y bajo la dirección de los Tasso, funcionan tres grandes líneas de correo internacionales a larga distancia. Roma-Amberes, vía Venecia e Innsbruck; Viena-Madrid, a través de Alemania y Francia, y Viena-Bruselas. Bajo la tutela del tío Gabriel, un hijo de Ruggero, Francesco, dirigirá los correos de Roma siendo Papa León X. En Roma, los Tasso habían llegado a la dirección de los correos pontificios, ya en la mitad del año 1400, con Alessandro Tasso, por lo que eran llamados «Sandros». Sin embargo, Francesco tiene su central en Bruselas, donde el 1.º de marzo de 1500 será nombrado por Felipe el Hermoso —que todavía es archiduque de Austria, ya que no reinará en Castilla hasta 1504, a la muerte de su suegra Isabel— «capitán y maestro de nuestros correos». Cinco años después, Francesco Tasso, o Franz von Taxis, estipula con Felipe su primer contrato importante. Por doce mil ducados se compromete a realizar una comunicación postal entre los Países Bajos, la corte de Maximiliano en Alemania, la residencia del rey de Francia,

cualquiera que fuese su localidad y la de la corte española.

En 1516 muere el rey de España, Fernando de Aragón (su yerno Felipe el Hermoso, rey de Castilla, había fallecido diez años antes). Carlos de Habsburgo (el futuro emperador Carlos V), ya en posesión de los Países Bajos, de Castilla y de las tierras descubiertas en América, ciñe la corona de toda España y la estrella de los Tasso llega a su cenit. En este mismo año, Carlos I de España estipula un nuevo contrato de adjudicación con Francesco y con el sobrino de éste, Juan Battista. El acuerdo estira aún más el imperio postal de los Tasso, incluyendo las líneas para Verona, Roma y Nápoles. Un año después, Francisco muere sin herederos y es sepultado en Bruselas, en la capilla que la familia se había hecho erigir en el interior de la iglesia de Nuestra Señora del Sablon. Poco se sabe de las vicisitudes personales de Francesco Tasso, aun habiendo tratado con los principales soberanos de su época. En cambio, se tiene una buena documentación iconográfica en los tapices que Francesco había encargado para la iglesia de *Notre Dame du Sablon*, que ilustran la procesión en honor de la Virgen. Los bocetos se atribuyen al flamenco Barend Orley, uno de los más famosos pintores de aquellos tiempos. Entre la multitud de personajes que pueblan los tejidos, Francesco aparece varias veces arrodillado con una carta en la mano, en el acto de tenderla al emperador Federico II, al emperador Maximiliano I, al rey de España

1. *La historia postal de los Tasso fue recordada por Bélgica, en 1952, con una serie de doce valores, emitida con motivo del Congreso de la Unión Postal Universal. En ella se ven los retratos de Francesco, Juan Battista, Leonardo I, Lamorale, Leonardo II, Lamorale Claudio, Eugenio Alessandro, Anselmo, Alejandro Fernando, Carlos Anselmo y Carlos Maximiliano y el castillo de los Tasso de Beaulieu, en Machelen.*



Carlos I y a su hermano Fernando. Todo esto demuestra la preeminencia que Francesco ejercía sobre la casta y sobre la organización postal. En la parte central de uno de los tapices se observa una escena muy significativa. A la derecha, en primer plano, está Francesco vuelto hacia su sobrino Juan Battista, que se encuentra en el lado opuesto. Los dos se miran y parece evidente que Francesco había decidido ya quién debía ser su sucesor. Lo confirma también el hecho de que, todavía vivo, había obtenido para su sobrino, de Carlos I de España, la designación para el cargo de jefe superior de las postas y de los correos de todos sus reinos.

Tales mercedes, por otra parte, habían sido ya plenamente reconocidas con anterioridad. En el año 1512, el emperador Maximiliano I había otorgado a Francesco y a sus hermanos Ruggero, Leonardo y Zanetto, así como a los hijos de Ruggero—Juan Battista, David, Maffeo y Simón—, el título de caballeros del imperio y de condes palatinos. Francesco había sido nombrado, además, caballero de la espuela de oro. También el blasón había sido enriquecido notablemente. En un principio figuraba un tejón (*tasso* en italiano es tejón) coronado por el cuerno de correos; después, en el campo azul de la parte inferior seguía existiendo el tejón de plata, pero en la parte superior dorada despliega sus alas un águila negra y el conjunto está dominado por un cuerno de oro. Pero los honores y la fortuna siguieron aumentando. En 1518, al año de desaparecer Francesco, su sobrino Juan Battista y sus hermanos Maffeo y Simón, oriundos todos de los montes de Cornello, en Bérgamo, se nacionalizaron ciudadanos españoles y se les confió, de por vida, la administración de toda la red postal del imperio bajo la dirección superior de Juan Battista, con amplios poderes, notables ingresos y toda suerte de privilegios y de facilidades. Todo lo que había conquistado Francesco continuó siendo gozado por sus sucesores. Las oficinas y las estaciones de correos estaban exentas de tributos y de requisas; asimismo, estaban protegidas de los hurtos por particulares sanciones reales. La importancia y el prestigio, incluso en el extranjero, que habían alcanzado los correos tassisianos lo demuestra el hecho de que sus mensajeros podían ataviarse y beneficiarse donde-

quiera que fuere con la exhibición de las insignias reales españolas. Al maestro superior de correos, Juan Battista, le tocó el honor de llevar personalmente a la corte de Bruselas la noticia de la elección del rey Carlos I como emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, hecho acaecido en 1519 a la muerte de Maximiliano I y venciendo para ello la candidatura de Francisco I de Francia. Así, pues, Carlos I de España se convierte en el emperador Carlos V de Alemania, pero con anterioridad había heredado todos los dominios pertenecientes a la casa de Austria.

Un año después, Juan Battista es nombrado «Maestro general de correos de todos nuestros reinos, territorios y señorías». El cargo, con carácter imperial, le pone en máxima evidencia por encima de toda la organización postal y de todos los miembros de la familia de los Tasso. Además, abre el camino al futuro ascenso de sus sucesores al *generalato* de los correos imperiales y de los Países Bajos, llegando así los Taxis de Bruselas a la máxima escala social y económica.

Carlos V, durante la Dieta de Nuremberg, pide una línea postal directa entre esta ciudad y los Países Bajos, que fueron su residencia favorita. A su vez, el rey Fernando I de Austria, hermano de Carlos, hace mantener una comunicación postal entre Nuremberg, su corte, y la de Ludovico II de Hungría. En 1530, Juan Battista se encuentra en Bolonia en el séquito de Carlos V, que es coronado emperador por el pontífice Clemente VII. Y también en esta particular circunstancia el maestro general de los correos asegura todas las comunicaciones que se hacen necesarias por los continuos traslados del soberano. Poco después se le ofrece a Juan Battista una ocasión para demostrar su actividad y su energía. Teniéndose que crear una nueva comunicación postal entre los Países Bajos y España a través de la corte de Francia, los dirigentes postales de esta última nación intentan meter las manos sobre el servicio para asegurarse su control, pero inmediatamente Juan Battista interviene de un modo decidido junto al emperador y le demuestra, basándose en sus informaciones, que la organización francesa no suministraba las necesarias garantías de seguridad y rapidez en la entrega del correo diplomático. Juan Battista sigue

a Carlos V en sus numerosas campañas militares por tierra y por mar. Y siempre sabe asegurar las comunicaciones entre los campos de batalla, donde se encuentra su inquieto soberano y las distintas capitales y centros administrativos del imperio, teniendo que vencer numerosos peligros y dificultades. Carlos V reconoce los preciosos servicios de Juan Battista y es magnánimo en recompensas, enriqueciendo el blasón de los Tasso con el águila bicéfala a punto de emprender el vuelo. También atiende la petición de nombrar maestro general de correos al hijo de Juan Battista, cuando aún vivía éste, aunque el cargo efectivo permaneció siempre en las manos del padre. Cuando en 1541 Carlos V inaugura en Ratisbona los trabajos de la Dieta imperial, Juan Battista Tasso aparece a su lado por última vez, para asegurarle, como siempre había hecho, los contactos con todos los territorios de su imperio. Una grave enfermedad le separa del oficio y le obliga a dictar su última voluntad, emprendiendo el viaje de regreso a Bruselas, donde muere el 15 de octubre de 1541.

Durante estos mismos años sus hermanos Maffeo y Simón son subdirectores de los correos españoles. Simón es encargado a continuación de dirigir, por cuenta de España, la central de Milán y después la de Roma. Tiene la tarea de mantener los enlaces con Trento, Como, Piamonte, Génova, Plasencia, Bolonia, Florencia, Roma y Nápoles.

Juan Battista ya ha consolidado la gran dinastía de los Tasso. Después de él se sucederán nobles maestros generales de los correos imperiales, que en las alternativas de las vicisitudes de la historia del imperio, formado por un mosaico de reinos, de principados, de ducados, condados, abadías y señoríos, mantendrán la organización al máximo nivel de eficiencia, poniéndola al día con las crecientes exigencias de las relaciones entre los pueblos y dotándola de los nuevos medios ofrecidos por el progreso. En efecto, de los caballos se pasa a las carrozas postales y, por lo tanto, a la construcción de nuevos caminos. Asimismo, se inicia el trabajo de las diligencias, que sirven también para transportar viajeros. Los sucesores de Juan Battista son: Leonardo I Tasso, Lamorale I, Leonardo Francesco II, Lamorale Claudio II de la Torre y Tasso, Eugenio Alessandro, Carlos

Anselmo y Maximiliano Carlos. Leonardo I fue el cuarto de los seis hijos varones de Juan Battista, nombrado maestro general por Carlos V en 1543. Los otros dos hijos naturales, Antonio y Juan Antonio, legitimados por el emperador, fueron maestros de correos de Anversa y de Roma, respectivamente. Cuando Leonardo I toma en su mano la dirección de los correos imperiales cuenta apenas veinte años, pero encuentra un válido ayudante y consejero en Serafin Tasso, hijo de Zanetto, que se encontraba en Innsbruck, en la corte de Maximiliano. Leonardo demuestra en seguida tener el temple de sus antepasados. Con energía y sabiduría imprime un nuevo impulso a la colosal hacienda, favorecido por el hecho de que en aquel momento todos los principales centros postales del imperio están dirigidos por hábiles exponentes de la familia. El maestro general Leonardo dirige la red desde la central de Bruselas. A pesar de la difícil situación política —las continuas guerras entre Carlos V y Francisco I, las luchas religiosas en Alemania y la reforma luterana, además de los constantes ataques de los turcos—, el correo experimenta un continuo desarrollo.

A la abdicación de Carlos V, en el año 1556, los sucesores de sus dominios, el emperador Fernando I de Habsburgo y Felipe II de España, confirman a Leonardo Tasso el título y el cargo de maestro general de los correos, como agradecido recuerdo a la obra de sus antecesores. Pero también para Leonardo suena la hora de una dura prueba, en la que, sin embargo, se templan aún más su temperamento y su capacidad. Los Países Bajos se sublevan con las inimaginables consecuencias en las otras regiones del imperio. Apenas han transcurrido cien años desde que los correos de Francesco Tasso habían comenzado a galopar a través de Europa y parece que se va a asistir a un derrumbamiento total. Pero la perturbación de los correos tassiños, de los que todos habían experimentado los beneficios, no puede durar mucho tiempo: el correo se ha convertido en un medio indispensable de civilización, de progreso y de vida. Intervienen decididos el emperador Rodolfo II y el rey Felipe II, quienes, en el año 1595, se ponen de acuerdo para restablecer una comunicación regular, segura y veloz entre los Países Bajos, Alemania e Italia. Leonardo es

confirmado maestro general y se le asignan tres comisarios imperiales para la obra de la reconstrucción del correo. Por parte de los soberanos emanan severas disposiciones para eliminar los correos abusivos, especialmente los de la *Metzegeposten*, que durante casi treinta años de caos se habían infiltrado en las líneas de los Tasso.

Leonardo consigue, pues, no sólo reconstruir en breve tiempo la antigua red postal, sino también ampliarla con nuevas relaciones a lo largo de las tradicionales directrices: Países Bajos, Alemania, Francia, Italia y España. El emperador queda complacido y puede llegar a declarar que «el correo está organizado de modo que satisfaga a todos». La estrella de los Tasso vuelve a resplandecer y el cuerno de sus correos suena nuevamente por los caminos de Europa. Leonardo añade nuevos honores a su ya famoso patrimonio. Felipe II de España, en premio a su fidelidad, le concede el lema *Perpetua fide* y Rodolfo II lo nombra barón del imperio con derecho de sucesión. Cuando muere, el primer cuerno postal y el rico patrimonio pasan a su hijo Lamorale. Este, que ya está muy enterado de la tarea que le espera, después de las experiencias realizadas en Madrid y en Praga, tiene la ventura de señalar otra etapa fundamental en el ascenso de los Taxis. El 27 de julio de 1615, el emperador Matías transforma el cargo de *Generalpostmeister* en un derecho feudal hereditario. De esta forma, los correos se convierten en una propiedad de los Taxis.

Después de algunos años, el derecho de sucesión se extiende también a la rama femenina de los Tasso. Tal privilegio ha sido dictado por la preocupación de que la línea varonil se extinga, siendo en aquel momento el único potencial heredero el nieto Lamorale Claudio, que tiene sólo ocho meses. La investidura feudal se convierte en motivo y acicate para un posterior alargamiento de los correos. La empresa es costosa, pero los capitales invertidos no corren riesgos, ya que el emperador no puede revocar sus concesiones. De aquí el incentivo a pontenciar y ampliar los servicios. Al morir, en el año 1624, Lamorale, asegura a la familia otro título. El emperador Fernando I lo eleva a la dignidad de conde con derecho a sucesión.

La empresa, el cargo y los títulos nobiliarios son heredados por su hijo Leonardo

Francesco II. Este, dotado de poco comunes aptitudes literarias, está en posesión de unos notables conocimientos lingüísticos. Todavía vivo su padre, había comenzado a interesarse por los negocios postales, así que cuando llegó su momento se encontró maravillosamente preparado para asumir el oficio de *Generalpostmeister*, comenzando a actuar los designios que había madurado desde hacía tiempo. Su primer objetivo fue el de extender el *generalato* a todos los correos del imperio. Su *Reichpostgeneralat* va desde el mar del Norte al Adriático, teniendo como principales centros a Augusta, Rheinhausen, Francfort, Colonia, Hamburgo, Lipsia, Nuremberg y Venecia. La subdirección postal de los Países Bajos adquirió nuevos ingresos con la incorporación de la oficina de Amberes, hasta aquel momento administrada por una rama colateral de la familia. En el curso de la guerra de los Treinta Años, los éxitos de los imperiales empujan al conde Leonardo II a elaborar otros grandes planes y proyectos para ampliar, cada vez más, el dominio postal, pero su vida es súbitamente truncada en Praga, el 23 de mayo de 1628. Su hijo Lamorale Claudio II tiene apenas ocho años y permanece bajo el cuidado de su madre, Alessandrina de Rye, una de las más grandes figuras femeninas de la rama de los Thurn und Thaxis. Posee tales dotes que el emperador Fernando II no vacila en confiarle la administración de los correos del imperio. Lo mismo hace el rey Felipe IV de España, en lo que concierne a los Países Bajos y territorios anexos. Alessandrina dirige el complejo postal con energía y agudeza durante dieciocho años, es decir, hasta que su hijo Lamorale Claudio cumple veinticinco. La obra de esta mujer resulta tanto más admirable si se piensa que se vio obligada a actuar en plena guerra de los Treinta Años, durante la cual otra furiosa tormenta se abatió sobre los correos tassiños. Las comunicaciones se interrumpen por todas partes, la red postal está sujeta a rapiñas, saqueos y allanamientos. Hacer de póstillon significa con frecuencia perder la vida. Después de la paz de Westfalia (1648), cuyo tratado sólo contiene una referencia a los correos: «Immoderata postarum onera penitus tollantur» (Se abolen completamente los excesivos gravámenes de los correos), las aguas tornan a su cauce.

El conde Lamorale Claudio Tasso, que en el año 1646, al cesar la regencia de su madre, ha asumido la dirección suprema de los correos en el imperio y en los Países Bajos, se dispone a la reconstrucción. Pero inmediatamente encuentra nuevos obstáculos. El gran elector de Brandenburgo, el príncipe Federico Guillermo, se opone decididamente a volver a admitir los correos imperiales de los Tasso en su territorio y crea una red por cuenta propia, induciendo a los Estados feudales vecinos a hacer otro tanto. Otros golpes sufre también la organización de los Tasso a causa de la «guerra de los mesnaderos», con la invasión por parte de los franceses de los Países Bajos y de Borgoña. Pero el conde Lamorale Claudio tiene el temple de sus antepasados. Las graves pérdidas sufridas son pronto compensadas con los nuevos e importantes contratos estipulados con distintos países, entre los que se cuentan la misma Francia e Inglaterra. Adopta una sabia política, tanto que un orador sagrado de su tiempo no vacila en afirmar: «No hay nada en todo el mundo más útil que el correo, y quien lo ha inventado merece una fama inmortal».

Lamorale Claudio mantiene siempre estrechas relaciones con el emperador, está presente en las más importantes ceremonias e interviene en las solemnes dietas imperiales de Ratisbona. En una de tales circunstancias es nombrado camarlingo imperial. Sin embargo, a pesar de esta elevada posición, Lamorale Claudio no consigue quitar el correo de la corte y la red existente en los territorios heredados por la casa de Austria a los condes de Paar, con los que los Tasso han tenido siempre ásperos contrastes, y ponerlos bajo el *generalato* de los correos imperiales, que Lamorale Claudio rige desde hace treinta años hasta su muerte, acaecida en el año 1676. Desaparece de la escena después de haber reconstruido el negocio y llevado al más alto esplendor a su linaje. En efecto, con él los Tasso anteponen a su apellido original el de los Torriani o Della Torre, la famosa familia que gobernó en Milán antes de los Visconti. Fue la madre, Alessandrina de Rye, quien consultó a los más competentes genealogistas de su tiempo para demostrar el antiguo parentesco de los Tasso con los Torriani, oriundos de Valsassina, tierra limítrofe con Valbrenbana. Tanto el empe-

rador Fernando III como Felipe IV de España consienten, con diplomas especiales, que los Tasso se llamen desde aquel momento Della Torre y Tasso, es decir, Von Thura und Taxis. Y Lamorale Claudio fue el primero en disfrutar del nuevo apellido y del nuevo blasón enriquecido, del que desaparece el águila imperial para dejar paso a dos torres (emblema de los Torriani) y a los dos leones rampantes (emblema de los condes de Valsassina). En el centro permaneció el tejón tradicional.

La condesa Alessandrina pensó en dotar a la familia de una suntuosa residencia en Bruselas, y Lamorale Claudio proveyó a aumentar el patrimonio adquiriendo ricos territorios en Hennegau. Eugenio Alessandro se casó con la princesa alemana Ana Adelina von Furstenberg-Heiligenberg. Por otra parte, el rey de España concede a Eugenio Alessandro rango principesco y poco después le condecora con la Orden del Toisón de Oro. Finalmente, también el emperador Leopoldo le otorga el título de príncipe con derecho de transmisión a sus descendientes. Pero no todo marcha sobre ruedas para el joven príncipe, porque justamente en este período su red postal sufre graves amenazas por parte de la competencia abusiva, en particular de la *Metzegerposten*. Ciudades, autoridades locales y particulares administran por su cuenta servicios con carrozas postales para personas, cartas y paquetes. Anunciando a todos los príncipes del imperio la elevación al máximo cargo postal de Eugenio Alessandro von Thurn und Taxis, en el año 1680, Leopoldo I ordena que sean eliminados el *Metzegerposten* y los demás correos abusivos.

Pero este decreto imperial, a pesar de que consigue frenar la actividad de los correos abusivos, nada puede hacer contra la invasión de los correos de los Paar, que, como ya se ha dicho, tienen el monopolio de la correspondencia de la corte y de los territorios hereditarios de la corona. Durante la guerra con Francia, en el año 1688, los Paar crean una «oficina postal extraordinaria» en el territorio perteneciente a los Taxis, suscitando repetidas protestas por parte de éstos. En su defensa se alza el arzobispo y príncipe elector de Magonza, Lotario Francisco, quien como archicanciller del imperio y protector de los correos exige del emperador que se impidan de una

vez por todas las usurpaciones de los Paar, haciendo constancia de que mientras el correo de los Taxis había sido creado y mantenido con ingentes medios privados y para bien del público, el de los Paar ponía a cargo del emperador todos los gastos, hasta el último céntimo. Y continúa con una denuncia detallada de los abusos realizados por el maestro de correos de la corte en perjuicio de los Taxis. Pero para el príncipe Eugenio Alessandro llegan las mayores dificultades con el estallido de la guerra de sucesión española, durante la cual pierde el generalato postal de los Países Bajos y el de España. Luego, en el año 1701, los franceses entran en Bruselas y le confiscan todas sus ricas propiedades, por lo que el príncipe se ve obligado a refugiarse en Francfort, donde acabará sus días en el año 1714, dejando a su hijo Anselmo Francesco una pesada herencia. Este, sólo al cabo de diez años de lucha, podrá volver a tener el generalato postal de los Países Bajos contra la suma anual de ochenta mil florines a entregar al emperador Carlos VI, que después de algunos años exigirá ciento veinticinco mil. Y cuando los Países Bajos pasan del dominio español al de la casa de Austria, el príncipe Anselmo Francesco se ve obligado a aceptar otras condiciones onerosas. Entre otras cosas, tiene que comprometerse a acelerar en doce horas la entrega del correo procedente de Italia y de Alemania dirigida a los comerciantes de Amberes, de modo que éstos puedan entrar en correspondencia con sus representantes ingleses con precedencia absoluta sobre sus competidores holandeses. El acuerdo —que será renovado dos veces por la emperatriz María Teresa, que, sin embargo, exigirá un canon anual todavía más elevado, que se señala en ciento treinta y cinco mil florines— significa un gran progreso de los servicios postales en aquella época.

No siendo ya Bruselas un centro estratégico, Anselmo Francesco se traslada a Francfort, una de las más importantes ciudades del imperio, en el año 1729. Diez años después muere y es el último de los Tasso que se entierra en Bruselas, en la capilla familiar de Notre Dame du Sablon. Su sucesor, su hijo Alejandro Fernando Tasso, consigue, por fin, ser admitido en el Consejo de los príncipes. Factor determinante es la transformación del *generalato* de



1. El emblema de Francesco Tasso tomado de su «Libro de oro» (una especie de breviario para uso de seglares). El águila real y el tejón campean en el escudo. Un cartel de estación de posta imperial con la inscripción «Salvaguardia», que garantizaba la protección de la autoridad soberana sobre los edificios, servicios y dependencias de los correos tassianos en el principado alemán de Reuss. Con el tejón en el centro, aparecen los otros signos heráldicos de la familia, es decir, la torre y el león rampante, que recuerdan los lazos y vínculos familiares con los Torriani de Milán y con los condes de Vasassina.



2. La inundación del 4 de noviembre del año 1966 provocó daños irreparables para la filatelia, particularmente en Florencia, Venecia y Grosseto. Los correos de San Marino recordaron el desastre con un sello que reproduce el «Crucifijo», de Cimabue, símbolo de las muchas obras dañadas incluso irreparablemente. Las administraciones postales danesas y holandesas, con cierres carta y matasellos de propaganda, invitaron —como hizo la RAU, de Egipto, con sellos y hojitas— al mundo civil a cooperar en la restauración de los daños ocasionados en las ciudades italianas afectadas.

los correos imperiales en un «Thronlehen» (concesión hereditaria de una propiedad de la Corona con el más extenso derecho de uso) y en un feudo con poderes jurisdiccionales y estandarte, decretada por Carlos VII (de la casa Wittelsbach de Baviera), a quien el príncipe había prestado grandes cantidades de dinero para ayudarle en la campaña para la elección a emperador contra los pretendientes de la casa de Austria, elección que hizo estallar una larga guerra con los Habsburgo reinando María Teresa. Carlos VII nombra, además, a Alejandro Fernando representante suyo en la Dieta imperial, en Francfort, con el título de comisario principal. Bajo este título era el personaje más importante en el consenso de los príncipes, teniendo, entre otras cosas, derecho a sentarse con la cabeza cubierta en el trono del emperador. Muerto Carlos VII, va a Ratisbona, adonde había sido trasladada la sede de la Dieta, como comisario del nuevo emperador Francisco I de Habsburgo.

El cargo de comisario imperial en la Dieta seguirá en manos de los Tasso hasta su abolición, mientras que sus posesiones continuarán aumentando con la adquisición del condado de Friedberg y del señorío de Scheer por Carlos Anselmo.

La revolución francesa y los profundos cambios políticos y territoriales que se sucedieron tuvieron también amplias repercusiones en las propiedades de los Tasso. La pérdida más dolorosa tiene lugar con el paso a Francia de todos los territorios situados a la orilla izquierda del Rin. Con ello, también los correos tassianos pasaron a la Administración francesa. Además de los franceses, Prusia, que empezaba a crecer en extensión y poder, comenzó a erosionar la red de los correos imperiales. Y de nada sirvieron las protestas de los Tasso.

A finales del año 1810, en los territorios del antiguo imperio funcionaban cuarenta y cinco administraciones postales diferentes. Los Tasso, sin embargo, a pesar de las ingentes pérdidas, pudieron conservar una importante porción de la antigua red. Fallada una tentativa de acercarse a Napoleón para conquistar los antiguos privilegios y recuperarse, los Tasso tuvieron que esperar a la caída del corso y a las decisiones del congreso de Viena, para que fuesen reintegrados muchos de sus derechos sobre

el correo en el ámbito de la nueva Confederación alemana, que comprendía el imperio de Austria, los reinos de Prusia, Baviera, Sajonia y Hannover, además de otros principados menores y cuatro ciudades libres.

Entretanto, en la Confederación emerge cada vez más el predominio de Prusia, donde Otto von Bismarck, el futuro canciller, durante su permanencia en el Bundestag de Francfort como representante de Prusia, no ve con buenos ojos ni a los Tasso ni a su política. Al lado de otras críticas lamenta repetidamente el carácter antiprusiano del periódico *Oberpostamtzeitung*, denunciando en 1853 algunos pretendidos abusos en la administración postal. Trece años después suprimirá los correos tassianos. La ocasión se le ofrece con motivo de la victoriosa conclusión de la guerra de 1866 contra Austria y de la consiguiente disolución de la Confederación alemana. En el mes de julio del mismo año las tropas prusianas entran en Francfort, poniendo bajo control los correos del príncipe Carlos Maximiliano y suprimiendo el periódico. Su director, Fischer-Goulet, muere de infarto durante los interrogatorios sufridos ante un tribunal militar. Como jefe de la administración postal se instala el consejero de los correos prusianos, Heinrich Stephan, la «longa manus» de Bismarck, que después se convertiría en director general de los correos germánicos y sería el fundador de la Unión Postal Universal. Al príncipe le cortan inmediatamente todo control y contacto con sus funcionarios. Todos los dependientes de correos son sometidos a un acto de acatamiento y lealtad al Gobierno prusiano. Sólo el director general, barón Von Schele, se niega y se le retira del cargo. De esta forma, Stephan se apodera, por cuenta de Prusia, de toda la organización postal de los Tasso.

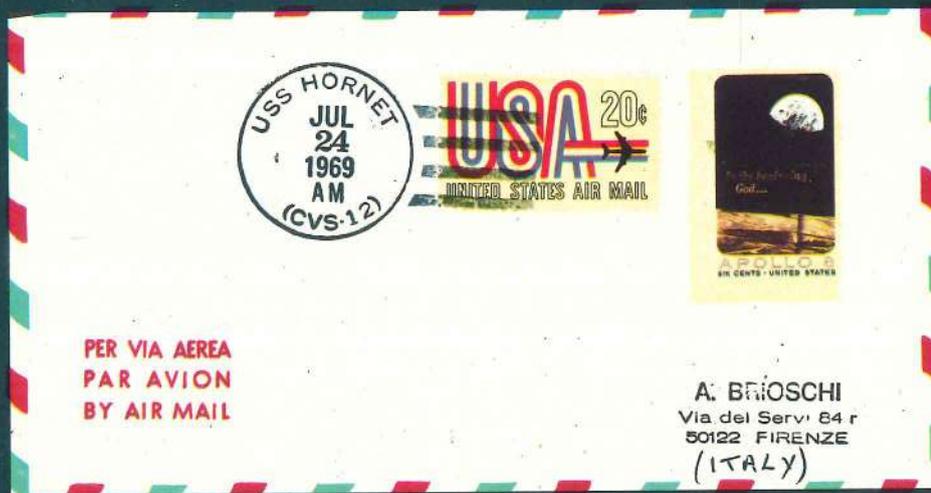
Pero la venganza de Bismarck no está aún completada. El príncipe Carlos Maximiliano Tasso se ve obligado a iniciar unos tratados con Prusia para la cesión jurídica del correo. Los actos se realizan en Berlín el 28 de enero de 1867. El resarcimiento se fija en tres millones de táleros, cifra que no puede considerarse satisfactoria dado el valor del complejo postal. Por eso suena hipócritamente el elogio del ejecutor de justicia, Stephan: «Mientras dure la histo-

ria del mundo, el nombre de los Thurn und Taxis permanecerá escrito, con caracteres indelebles, en el campo postal.»

El 28 de junio de 1867, el último efectivo maestro general de los correos, Carlos Maximiliano Tasso, se despide de sus fieles funcionarios, empleados, correos y postillones: «En los cuatrocientos años de nuestro correo...» Fueron cuatro siglos al servicio de los pueblos.

Es un hecho más bien excepcional poder admirar en una exposición filatélica los sellos de los Thurn und Taxis, expuestos por un ilustre descendiente de la casa. La ventura les tocó a los visitantes de «Trieste 66» que tuvo lugar en la ciudad de San Justo, en abril del año 1966. El expositor, obviamente premiado con medalla de oro, fue el príncipe Raimundo Della Torre y Tasso, duque de Castel Duino, una fortaleza dominante y severa que se yergue sobre un promontorio cortado a pico a la orilla del mar y que cierra por un lado la magnífica bahía de Sistiana, a lo largo de la rivera de Trieste.

Esa fortaleza está llena de historia y es rica en arte. En más de cien salones y estancias se conservan pinturas, estatuas, tapices, muebles, incunables, libros y antigüedades de inestimable valor. Por las paredes cuelgan cuadros de Tiziano, Tintoretto, Mantegna, Pinturicchio, Palma el Viejo, Giambellino, Van Honthorst, Brueghel y otros. El castillo de Duino albergó ilustres huéspedes, entre ellos Dante, Palladio, Listz y numerosos e ilustres soberanos. De esta fortaleza salieron el archiduque de Austria Francisco Fernando y su esposa hacia Sarajevo, donde encontraron trágica muerte en el mes de julio de 1914. El señor que custodia el castillo de Duino continúa la tradición de sus antepasados, haciéndose notar ante todo por su convencido europeísmo. Frecuentemente, sobre el alto torreón se agita la bandera de Europa. Los Bella Torre y Tasso viven aquí desde hace ocho siglos. Entretanto, el correo ha ido avanzando con pasos de gigante, debido, sobre todo, a la cosmonáutica. El 21 de julio de 1969, Armstrong llevó a la Luna una carta franqueada. A continuación, en septiembre, del mismo año, Yelyseyev y Khrunov entregaron cartas y periódicos a Sciatlov en la cita en órbita entre el *Soyuz 5* y el *Soyuz 4*.



1. El hombre ha llegado a la Luna el 21 de julio de 1969. El cosmonauta Armstrong aparece en un sello conmemorativo de USA del 9 de septiembre. El día de la llegada a la Luna es conmemorado por Moncalvo, de la provincia de Asti, por un timbre especial, así como sobres particulares editados por el portaaviones «Hornett» que recuperó la cápsula «Apolo 11»

2-3. Checoslovaquia recuerda el momento histórico con una edición del 21 de julio. Para el cual la G.B.E. de Turin lanzó inmediatamente un magnífico álbum.