

LAS CARTAS FUERA DE VALIJA



Francisco Aracil / AEP
(Académico de Número)



Cuando el Servicio de Correos dejó de estar al servicio exclusivo del Monarca para mandar sus órdenes y recibir noticias de sus territorios alejados, y pudo ser utilizado por los ciudadanos, el Estado vio en el Correo una fuente de ingresos, que trató de incrementar al mismo tiempo que procuraba protegerlo contra cualquier tentativa de fraude.

Surgió así en España la denominada Renta de Correos, al igual que teníamos las denominadas Renta de Hacienda, de Tabacos, de Explosivos y otras más. Y es que el Estado ha estado siempre, y ahora además acompañado de los Ayuntamientos y las Comunidades Autónomas, tratando de sacarnos todo el dinero posible¹.

Las cartas, para evitar fraudes, se transportaban en valijas. Palabra, que al igual que la francesa *valisse*, deriva del árabe *waliha*, equivalente a saco. El Diccionario de la R.A.E. la define como “saco de cuero, cerrado con llave, donde llevan la correspondencia los correos”. Término que ha sido sustituido ahora por el de “saca”, consistente en un saco de lona fuerte utilizado para el transporte del correo. No para su reparto, que era la tradicional “cartera”, sustituida ahora por un carrito.

Pese a la denominación del diccionario, la valija era en su época, como iremos viendo, no un saco sino una caja bien cerrada y protegida por candados o por cerraduras para que nadie pudiera acceder a su interior.

Todas las cartas depositadas en la valija pagaban portes, bien por el destinatario –que era lo frecuente–, bien por el remitente, si las cartas iban “francas”, de donde deriva el verbo franquear.

La preocupación de las autoridades era que nadie pudiera llevar cartas fuera de valija, pues ello disminuía los ingresos de la Renta de Correos. Tal obsesión hubo por ello que el fraude al Correo se calificó de “feo y grave delito”.

La “Instrucción de lo que se debe observar para la seguridad de la conducción, y apertura de Valijas, y entrada de la correspondencia en ellas, en consecuencia de la

Real Orden de veinte y nueve de Julio de mil setecientos sesenta y uno” de 27 de septiembre de 1761, establecía en sus dos primeras instrucciones estos preceptos:

“1.ª Que todos los Conductores, ó Hijueleros², que llevan, y traen Cartas de unos Oficios á otros, hayan precisamente de llevarlas en pliego cerrado con Valija, y Parte del Oficio de donde las sacan, y no en otra forma.

2.ª Que cualquiera, que sin estos requisitos conduxere la correspondencia, sea castigado como defraudador, á menos que pruebe, que la omisión, y falta de Parte, y demás resguardos contenidos en el capítulo antecedente, penden del Oficio donde salió; porque en tal casos será responsable el Oficio, y como cabeza de él el Administrador, o el que haga sus veces.”

Si las anteriores normas, y las que las desarrollan afectan a los Conductores y demás empleados del servicio postal, para que no pudiera existir fraude alguno, se amplían las prohibiciones y sanciones a los particulares. Una norma de la Dirección general de Correos de 31 de julio de 1823 establece que “Ninguna persona puede conducir carta ni pliego sin presentarlo antes en las Administraciones ó Estafetas de Correos para ser sellado, satisfaciendo los derechos de sus portes según tarifa”.

Establecidos estos principios, diversas disposiciones dictan normas concretas acerca de la entrega o recogida de las cartas, y de las condiciones que ha de reunir la valija.

En cuanto a la entrega de las cartas se dispone que en todas las Estafetas habrá “ventana abierta” para recoger las cartas, y “agujero abierto para echarlas, con cajón cerrado por dentro”³.

Las cartas o pliegos ya echados al Correo no serán devueltos a los remitentes, bajo “pena de privación de empleo”. Se exceptúa, y ello “siendo personas no sospechosas”, si la carta o documentos que contengan no hubieren sido firmados. Las abrirán en presencia del Administrador “para que firmándolas las vuelvan á cerrar y dejen en el Oficio para su dirección”.



*Carta fuera de valija de Gibraltar a Cádiz
"por favor de Mr. J. Marcella".*

En cuanto a su conducción se dispone que la correspondencia circulará en valijas bien acondicionadas y cerradas. Las llaves estarán en poder de los Administradores "sin tenerlas colgadas o de manifiesto en los Oficios". El sentido ordenancista va más lejos y se dispone que "Para evitar que se puedan extraer las cartas de las balijas sin violentar sus varillas, candados y cadenas, será de obligación de los Administradores cuidar de que las sortijas se pongan a distancia de dos dedos una de otra".

Además de buena cerradura y condición, las valijas serán marcadas con la palabra "Administración de...", seguida del nombre de la población. Y se insiste en que "Por ningún motivo ni pretexto se ha de introducir en las balijas otra cosa que correspondencia", debiendo los Administradores presenciar su apertura y su cerramiento, certificando que sólo contiene correspondencia.

Los Conductores de la Posta no podrán llevar en las alforjas y albardones otra cosa que su ropa precisa, sin que su peso exceda de una arroba. Cualquier otra cosa será

confiscada, aunque sea de comercio lícito y libre circulación.

Se trataba de evitar que se condujeran cartas fuera de valija y a tal fin, como hemos visto, se establecían, además de los debidos controles, la posibilidad de efectuar registros. Pero como cabía la posibilidad de recoger cartas fuera de valija en el camino, las Ordenanzas Generales disponían que "siempre que llegue Conductor á las puertas de Madrid le acompañe sin perderlo de vista un guarda del Resguardo hasta el mismo Oficio, sin consentirle que deje antes caballería ni otra cosa alguna en ninguna parte".

Además se les impone la obligación de que al entrar en pueblos donde haya Administración "seguirán vía recta hasta la misma Administración, sin dejar caballería ni otra cosa en mesón o posada, aunque estén en la calle por donde hayan de pasar directamente, ni entren ni se detengan en cualquiera otra casa ó paraje".

Y se regula también la salida al establecer que "Al salir de las Administraciones con balija seguirán también desde ellas su camino en derechura, sin variar carrera, entrar en

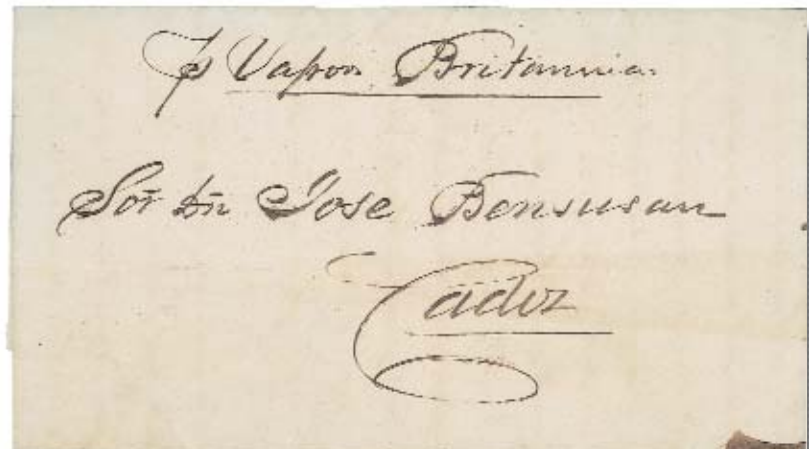
*Carta fuera de valija de Gibraltar
a Cádiz "por favor del
Dr. Moreno".*





Carta fuera de valija de Gibraltar a Cádiz "por favor del mecánico M. Infanta".

Carta fuera de valija de Gibraltar a Cádiz conducida en el vapor "Britannia", sin indicar quién es el portador.



casa ni mesón, ni detenerse en sitio alguno del pueblo, para evitar en esta parte toda sospecha en el público de colusión o fraude". No sólo debían ser honrados, sino aparentarlo además.

Todas las normas son pocas y el control llega a más y una Circular de 3 de junio de 1846 extiende el control a los almacenes de las Sillas-correo donde se custodia y conduce la correspondencia pública, para que se impida que se cargue en ellos "cosa alguna más que la correspondencia, pues de lo contrario la Dirección tratará con la mayor severidad á los contraventores".

Puede ocurrir que por un asalto a la conducción del correo, por un accidente o por cualquier otra circunstancia, se rompa una valija. Por ello se dispuso que en las Cajas de repartición y principales del Reino haya valijas duplicadas "para las ocurrencias que puedan acontecer". Pero estimando que ello no es suficiente, se

dispone que en el Oficio donde llegue una valija rota o sin candado se anote en el parte y se dé cuenta al Administrador principal.

EL CONTROL

Las finanzas del Reino se nutren de las distintas Rentas, siendo cometido de los encargados de las mismas que la recaudación sea lo mayor posible. Para que ello sea realidad en la Renta de Correos deben evitarse los posibles fraudes a la misma. A tal fin se dictan diversas normas, señalando como las más curiosas o interesantes las siguientes:

– Los Administradores y Oficiales podrán registrar a los Correos siempre que tengan desconfianza en su conducta.



Carta conducida por el correo, pero en la que se ha indicado, quizá por el conductor: "Cuidado que el candado de la valija está defectuoso y no cierra ó si cierra se abre el mismo y deven vms mandar se componga ó haga otro".

– Podrán registrar también a “los arrieros, ordinarios y todo traginante ó sujeto que sospeche puedan llevar cartas de unas partes a otras sin sellar; pues asimismo está mandado por S.M.”

Pese a tales normas, el llevar cartas fuera de valija debió ser bastante frecuente como lo evidencia una Real Orden de 10 de julio de 1838, que tras aludir en su preámbulo a que “S.M. la Reina Gobernadora ha llegado a saber con mucho disgusto suyo que algunos Conductores del Correo general de esta corte han dado motivo muy fundados para sospechar que hayan incurrido en el feo y grave delito de transportar consigo en sus viajes géneros de ilícito comercio, cubriendo este criminal proceder con las prerrogativas concedidas a su ministerio en bien del servicio público, y ofendiendo así doblemente las leyes y el Gobierno de que dependen”,

dispone que puedan ser registrados en sus personas, caballerías y carruajes.

Pero el control que establecen las diversas disposiciones reguladoras del servicio de Correos se extienden no sólo a evitar las cartas fuera de valija, sino que también afecta al contenido de las que circulan lícitamente por el Correo. Las Ordenanzas Generales disponen “Prohíbo generalmente (sin excepción de casos ni personas) se incluyan en los pliegos y cartas de la correspondencia dinero, alhaja ni otra cosa que no sea papeles. Y para evitarlo es mi voluntad que cualquier carta ó pliego que á su tacto demuestre contene dinero ó alhaja, se abra a presencia del Administrador y Oficiales y extraiga con aplicación a la misma Renta, y se quemese desde luego la carta si no fuere de importancia”.

Como se ve era una norma excesivamente severa que disponía que el dinero o las alhajas quedaran en beneficio de la Renta de Correos, lo que se derogó posteriormente.



Carta fuera de valija de Cádiz, de 1778, al Sr. Zinoglio para entregar “En propia mano”.

La obsesión llevó a extender la prohibición de llevar cartas a los Oficiales, tripulantes y pasajeros de los buques para evitar que pudieran echarlas al correo, consiguiendo con ello un pequeño ahorro. La prohibición se extendió también a los particulares que iban de una a otra población, “no siendo/ las cartas/ con recado o de recomendación, y entonces abierta”, para que se pudiera comprobar su contenido.

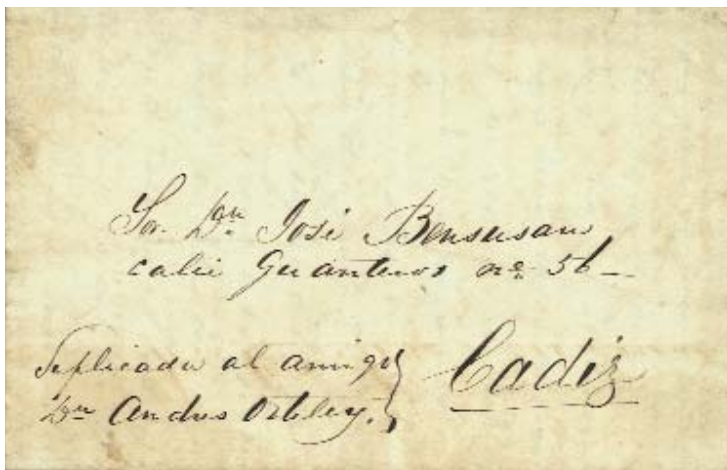
SANCIONES

Es inútil que se regule una materia y que se establezcan prohibiciones si no se imponen sanciones a quienes transgredan las normas establecidas. De aquí la necesidad de las sanciones.

Las Ordenanzas Generales de Correos, muy celosas de que el servicio funcione bien, establecen el siguiente principio general: “Por ningún caso ni motivo cometerán los Correos exceso alguno en fraude de la Renta, que están obligados á conservar y aumentar en cuanto les sea posible en cumplimiento de las obligaciones de su oficio; porque aprehendidos con él, ó convencidos de haberlo hecho, sufrirán indefectiblemente las condenaciones que merezcan, á proporción del exceso, con privación de empleo”.

Y a continuación va entrando en detalles de las posibles infracciones y de las “condenaciones que merezcan” por ellas.

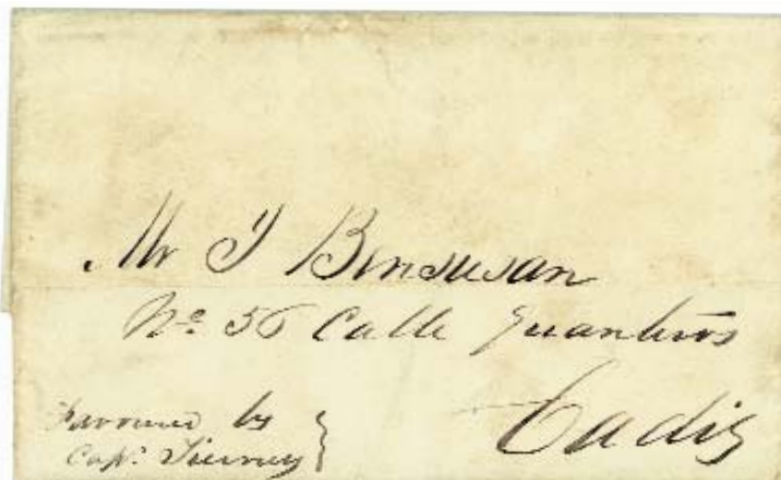
Toda carta que haya sido aprehendida sin el sello⁴ de Correos será multada con un ducado a satisfacer “por el portador”, sin perjuicio de tener que abonar el porte de la misma. Entendemos que el portador es el que la llevaba,



Carta fuera de valija de Gibraltar a Cádiz “Suplicada al amigo Dr. Andrés Ortley”.

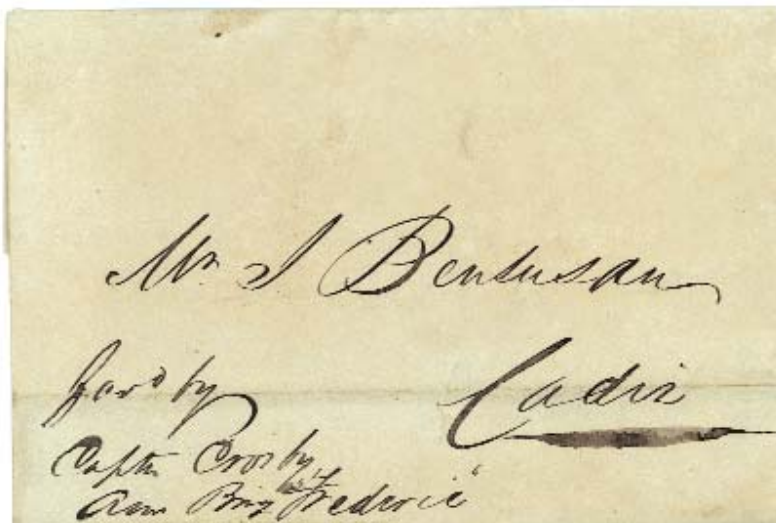


Carta fuera de valija de Gibraltar a Cádiz “introducida por Mr. P. Buchn Esq.”.



Carta fuera de valija de Gibraltar a Cádiz "por favor del Capitán Jinnny".

Carta fuera de valija de Gibraltar a Cádiz "por favor del Capitán Crosby".



ya que el destinatario es, en teoría, ajeno al "feo y grave delito" de las cartas fuera de valija, y el remitente no constaba en los sobrescritos en aquella época.

En las mismas Ordenanzas se dispone que ningún Correo del Real Servicio conduzca PAQUETES; PLIEGOS O CARTAS DE PARTICULARES: Si lo hiciere se le castigará la primera vez con la pena de 20 ducados, además de abonar los portes, y la segunda vez se le impondrá además la separación del empleo.

Si introdujeran géneros de contrabando o sin pagar los debidos derechos, "sin necesidad de más autos ni diligencias, se le depondrá y desterrará a 40 leguas" del lugar de su residencia.

Si no tuviera con qué pagar la multa, se exigirá la misma a la persona que le dio el encargo de transportar la

carta o paquete "despachando para ello la correspondiente requisitoria a la Justicia del lugar de su domicilio".

VENTAJAS

Si bien los encargados de las valijas tienen muchas obligaciones y se hallan sujetos a fuertes sanciones si incumplen sus obligaciones, también encuentran en las disposiciones de la Renta del Correo las debidas protecciones, que hasta pueden parecer exageradas. Así, tenemos las Ordenanzas Generales de Correos, de 8 de junio de 1794, que en el punto 18 del Título XI, disponía lo siguiente:

“Les será permitido en sus viajes de oficio el uso de toda clase de armas, aunque sea de las prohibidas, para que puedan defenderse de todo insulto, y *cualquiera persona que matare ó hiriere, ó intentare matar ó herir con este designio á alguno de estos Correos ó Conductores de la correspondencia del público, aunque no lo consiga después de haber hecho cuanto estuvo de parte de su maldad, como no sea en los casos permitidos por derecho, incurrirá en la pena de muerte alevosa, y se le impondrán las penas declaradas por las leyes contra los matadores de los Ministros públicos, que en el ejercicio de sus encargos deben ser mirados y reverenciados como sagrados.*”

Es de destacar la terminología empleada para el que actualmente se denomina “delito frustrado”, al aludir al que intente matar o herir a algún Correo “aunque no lo consiga después de haber hecho cuanto estuvo de parte de su maldad”.

Todo lo que aparece transcrito en letra cursiva fue derogado posteriormente, por parecer excesivo a las autoridades.

Otra de las ventajas de estos Correos es la que aparece en el punto 2.º del Título XIX al establecer que aquellos que lleven diez años de buen servicio podrán optar a las plazas de Madrid, “aunque no sean nobles. Pero si lo fuesen, estarán aptos para ello desde el principio de su admisión al servicio, como lo están todos los jóvenes de buena disposición y nobleza de sangre”. En todo caso serán atendidos para los demás cargos “compatibles con sus luces y disposición”.

Otro privilegio de que gozaban era que los Conductores no podían ser detenidos por las Justicias con pretexto de deudas ni otro motivo, salvo que fuera por haber cometido delito grave por el cual deba imponerse pena corporal. Esto es un vestigio de una época en que los deudores que no pagaban, y en ocasiones hasta su familia, eran condenados a la cárcel.

EN EL CORREO MARÍTIMO

Un aspecto muy importante de la correspondencia fuera de valija es el que afecta a la correspondencia transportada por buques⁵. Era frecuente que algunas personas dieran cartas al Capitán de un buque, o a sus Oficiales, tripulantes o pasajeros, con el ruego de que al llegar a puerto las depositaran en el Correo o entregaran en mano ahorrándose así una pequeña cantidad. Por los años que llevamos dedicados al estudio de la Historia Postal podemos afirmar que es el fraude más corriente y el más fácil de localizar, ya que normalmente en estas cartas aparece una inscripción manuscrita indicando que va “Al cuidado del Capitán...”, o “...del buque...”.

Las Ordenanas Generales se ocupan en su Título XX de este aspecto, del que vamos a señalar las normas más curiosas, junto con otras que desarrollaron las primeras.

Los patronos y maestros de embarcaciones que salgan de puertos de la Península tenían prohibido admitir cartas o pliegos que no vengán sellados por las Estafetas. Los que, procedentes del exterior, lleguen a puertos peninsulares trayendo correspondencia, deberán entregarla a las Estafetas de los mismos puertos para su distribución. “Pues prohíbo absolutamente que puedan sacarse ni distribuirse á bordo, ni fuera de él por los referidos patronos, ni otras personas, bajo las mismas multas” (las establecidas para los defraudadores de la Renta de Correos).

Se dispone que en cada embarcación española haya una valija, cuya llave estará en poder del Capitán, que deberá entregar en el acto de pedir la práctica de sanidad, en “inteligencia de que si después de este acto se encontrara alguna carta a los patronos, marineros ó pasajeros, se les castigará con las penas impuestas á los que traen y llevan cartas fuera de balija”.



Carta llevada a mano por el transportista que conducía siete cargas de bacaló. De Bilbao a Pamplona 30-diciembre 1782 “Con 7 carg⁵.”

Pero una disposición fechada en Cádiz el 31 de julio de 1823 es más rígida aún, ya que la sanción se extiende además a los otros miembros de la tripulación e incluso a los pasajeros.

Un Real Orden de 5 de julio de 1822 previene, basándose en las Ordenanzas de los Correos marítimos, “que por los empleados en el resguardo se registren las embarcaciones a su entrada en los puertos, aprehendiendo cuantas cartas ó pliegos se hallen fuera del cajón dirigido al Administrador de Correos, recibiendo todas las que voluntariamente entreguen los Oficiales, tripulación ó pasajeros y exigiendo por cada una de ellas que se comisasen 11 rs. en la Península y 8 de plata en América”.

Con estas líneas nos hemos aproximado al fraude de las cartas fuera de valija. Hay otro, consistente en que las cartas con origen en un determinado país con destino a otro, se entregan a un viajero para que las deposite a su llegada en el correo, ahorrándose así la diferencia de la tarifa internacional.

NOTAS

¹ Famoso es el caso del emperador romano que puso un impuesto sobre las cloacas, y al ser reprochado por ello, cogiendo una moneda dijo “non olet”. Y, Montesquieu en “L’Esprit des Lois” cita a Anastasio que ideó un impuesto por respirar el aire (“ut quisque pro haustu aeris penderet”).

² Peatón, correo a pie. Viene de hijuela: expedición postal que lleva las cartas a los pueblos que están fuera de la carrera.

³ Este “agujero abierto” es denominado en ocasiones “reja” y esta denominación se ha mantenido muchos años, existiendo hasta hace poco tiempo un matasellos en Madrid de “Reja / Cibeles”.

⁴ El término “sellos” se utiliza aquí no como el sello de franqueo, que en la época de promulgación de la Ordenanza General de Correos y Postas, 8 de junio de 1794, eran desconocidos, sino a las marcas que se estampaban en los pliegos por las estafetas postales.

⁵ Lo normal era utilizar para el correo marítimo buques de pasajeros, de carga, de guerra y todo tipo de embarcaciones. Una publicación de la Dirección General de Comunicaciones de 1926 señalaba que “desde Las Palmas se remite correspondencia a Río de Oro por veleros pesqueros que frecuentemente realizan el viaje a aquellas factorías”.



OUT-OF-POUCH LETTERS

By FRANCISCO ARACIL

When the Posts revenue was established in Spain, all the letters were to be transported within locked mailbags or boxes to prevent fraud. The authorities tried to forbid anybody carrying letters personally, since it would reduce the income of the Post. Several provisions tried since 1761 to stop the transportation of out-of-pouch letters, controlled the correspondence to avoid defaulting, decreed sanction for the offenders, stipulated the privileges of the mailbag carriers — and even applied these rules to the maritime posts. Several letters that travelled out-of-pouch accompany this article.