

MONOGRAFÍAS FILATÉLICAS 48



EL CORREO SIN CORREOS EN ESPAÑA, SIGLOS XV A XVIII CARTAS DE FRAUDE Y FUERA DE VALIJA

SEGUNDA PARTE

Eugenio de Quesada
Marzo 2023

Subastas Europa

www.subastaseuropa.com info@subastaseuropa.com

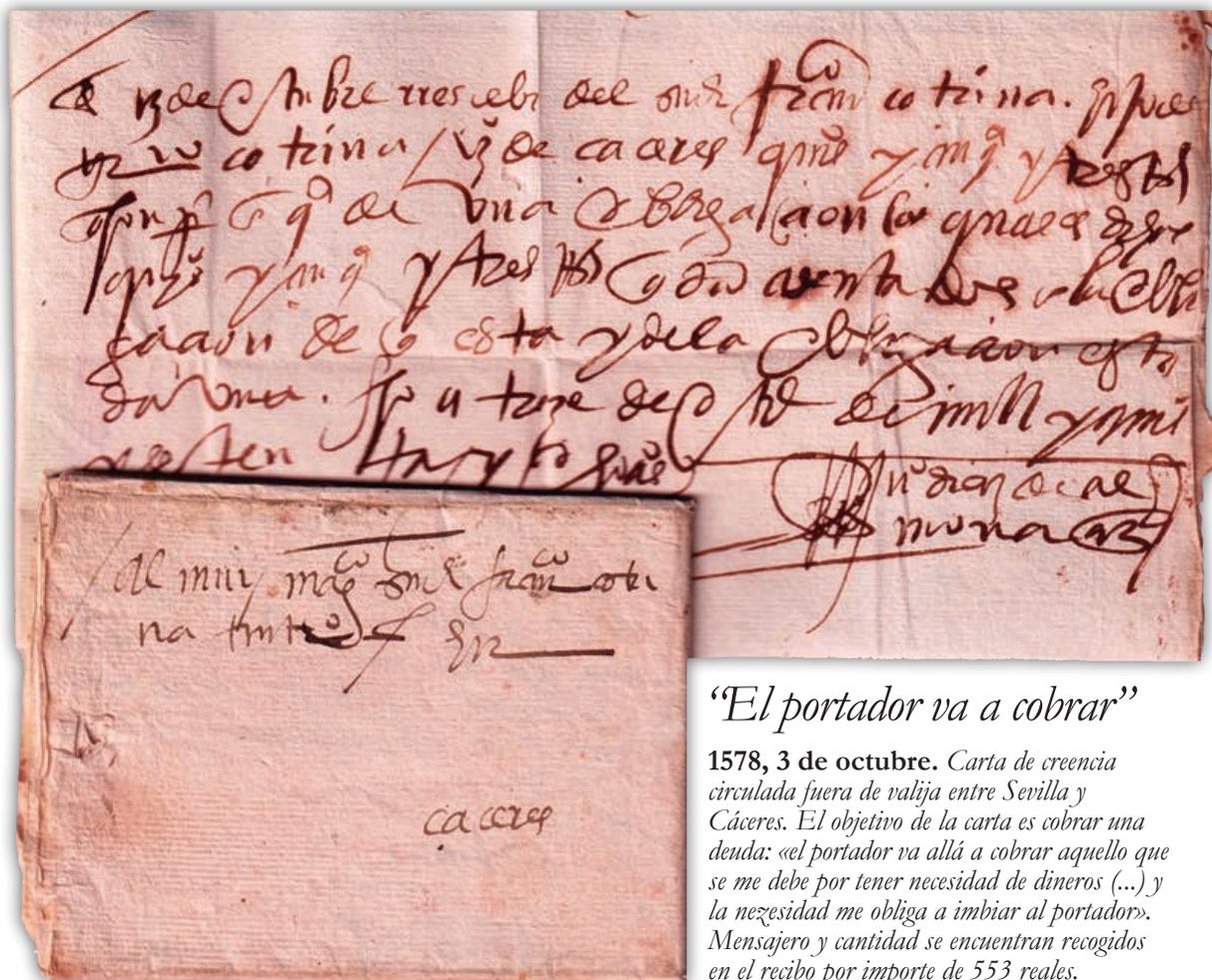


Las cartas de creencia (o credenciales) constituían una tipología de misivas fuera de valija mediante las cuales, a modo de cartas de recomendación, se delegaba en el portador de la epístola el poder de representación para realizar gestiones de carácter legal u otras delegaciones, como el cobro o el pago de deudas. En la imagen, un magistrado de los Tribunales de Roma, a mediados del siglo XVI. “El magistrado” (1560), obra de Giovanni Battista Moroni.

Tipología de misivas fuera de valija

Las cartas de creencia

La dificultad de poder realizar personalmente gestiones desde la distancia, obligaba a particulares y hombres de negocio a recurrir a otras personas, que eran enviados en nombre de estos a otros lugares, con el fin de llevar a cabo alguna gestión, recoger una cantidad económica o, simplemente, trasladar algún mensaje delicado que no pudiera confiarse al papel. A estas personas se las dotaba de las llamadas cartas de creencia o credenciales, donde se presentaba al sujeto portador de la misma y se hacía constar la misión para la que era enviado. En épocas posteriores serán llamadas también «cartas de recomendación» y constituirán una de las escasas excepciones en la conducción de la correspondencia fuera de valija.



“El portador va a cobrar”

1578, 3 de octubre. Carta de creencia circulada fuera de valija entre Sevilla y Cáceres. El objetivo de la carta es cobrar una deuda: «el portador va allá a cobrar aquello que se me debe por tener necesidad de dineros (...) y la nezesidad me obliga a imbiar al portador». Mensajero y cantidad se encuentran recogidos en el recibo por importe de 553 reales.

1572 (7 de septiembre). Carta de creencia circulada fuera de valija entre Sevilla y Cáceres y dirigida «al muy magnífico señor Francisco Cotrina, hijo del señor Gerónimo Cotrina, en Cáceres». El texto interior alude a la necesidad de liquidar cuentas pasadas referidas a negocios pendientes entre los dos interlocutores para lo cual envía al portado. «rescivire muy gran merced se fenezca esta quenta pues es poca».





Las denominadas cartas de súplica eran entregadas a la mano, generalmente por el remitente, cuyo nombre aparecía en el frontal (en lugar del destinatario), estado generalmente encabezadas por el tratamiento de la autoridad a la cual iban dirigidas, describiendo en su interior la razones de la suplica del favor o la concesión requerida.

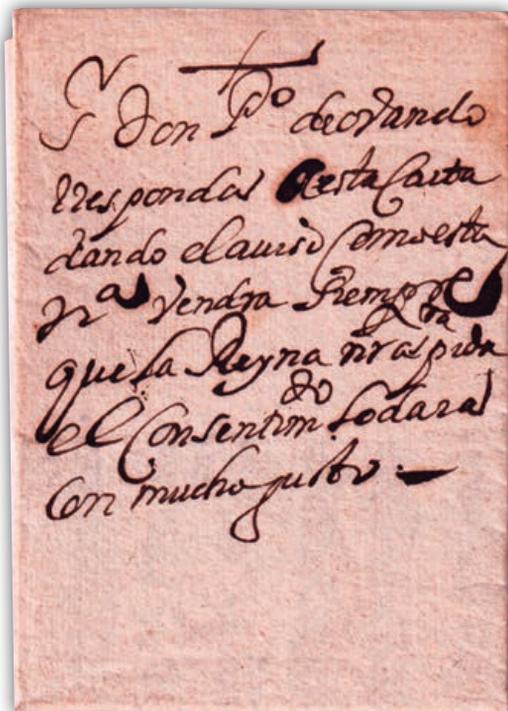
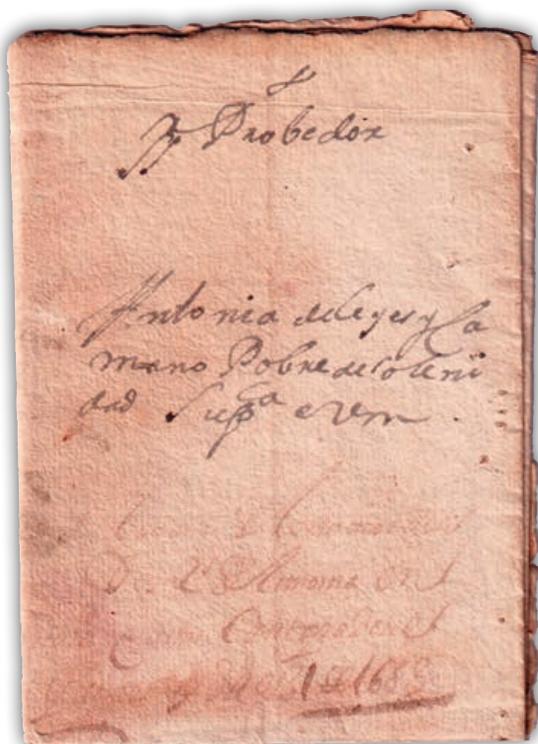
Las cartas de súplica

Las cartas de súplica constituyen un tipo característico dentro de la correspondencia epistolar. Generalmente eran entregadas en mano, por el mismo interesado, o por alguien actuando en su nombre, a la autoridad o persona que ostentaba una posición relevante respecto del suplicante. Su cubierta suele especificar de una manera breve el título de la autoridad y en muchas ocasiones incorpora el nombre del propio suplicante, ya sea un particular o institución, y el verbo «suplica». La carta se entrega siempre abierta sin lacre o sello de placa, de ahí la confianza que se le otorga al portador de la misma por parte del remitente. Su texto interior expone respetuosamente el caso y, acto seguido, la petición en forma de ruego o súplica, en muchas ocasiones remarcando una subordinación y humildad «puesto a los pies de vuesa excelencia». También suele omitirse la data de la carta, no siendo relevantes para la finalidad que pretende. Esta tipología nace en la Baja Edad Media y prolongará su vigencia hasta la actualidad.

“Sup^{ca} [Suplica] a Vm.”

1685 (31 de diciembre). Carta de súplica, sin referencia al lugar de origen, dirigida al «Señor Provedor» por parte de «Antonia de Leyes y Camaño, pobre de solemnidad», que “suplica a vuesa merced”.

En su interior se hace saber que la suplicante se encuentra en una situación miserable y además postrada y enferma «en una cama, con los sacramentos todos, pasando mucha enfermedad y muchas necesidades y con dos criaturas sin tener, después de Dios, quien les favorezca», posteriormente «pide y suplica a vuesa merced se sirva de mandar dar una limosna de la Casa de la Santa Misericordia». Una débil anotación hace constar que se respondió afirmativamente y le fueron entregados 2 reales de limosna.



“Responda dando el aviso”

1669 (20 de julio). Carta de súplica dirigida al Concejo, Justicia y Regimiento de la Muy Noble y Leal Villa de Cáceres por parte de la duquesa consorte de Arcos, fechada en Madrid. En ella se solicita que no ponga obstáculos a la consulta que le formulará la Reina Regente doña Mariana de Austria acerca de si debe «conceder naturaleza en estos Reynos de Castilla para don Lorenzo de Lencastre, hijo natural del duque de Abero, mi hermano (que esté en gloria)». Raimundo de Lencastre, IV duque de Abero (o Aveiro) fue un noble portugués que se mantuvo fiel al Rey cuando tuvo lugar la guerra de secesión de Portugal, siéndole confiscados todos sus bienes y condenado a muerte en ausencia.

La cubierta de la carta contiene el mandato del concejo a su corregidor expresando la postura favorable de la villa sobre dicha petición expresada por la condesa: «Señor don Pedro de Ovando responda a esta carta dando el aviso como esta justicia vendrá siempre que la Reyna Nuestra Señora pida el consentimiento lo dara con mucho gusto».

Cartas con identificación de mercancía

Las cartas acompañando mercancías son tan antiguas como las propias relaciones comerciales, y las características que las definen permanecerán prácticamente inalteradas hasta nuestros días. Estas cartas viajaban en los navíos mercantes en el Mediterráneo o bien en los convoyes formados por arrieros, que conectaban la Península Ibérica con aquellos países con los que había un mayor intercambio comercial, como Italia, Francia, Inglaterra o el centro de Europa.

La especificación de la mercancía que presentan, en muchas ocasiones se identificaba mediante un *signum mercatoris* con la inicial del remitente o del destinatario. Las mercaderías transportadas solía ir empacadas y envueltas por grandes lienzos de tela atados con cuerdas formando balones, tercios o fardos, de ahí que a este tipo de cartas también se les llamase también en su época “cartas con ropa”.



“Met en pack n° 49: schipper [barquero] Willem Hendrickx”

1673 (10 de enero). Carta de porte circulada por vía fluvial fuera de valija entre *Ámsterdam* y *Amberes* (entonces bajo dominio español), con el ‘*signum mercatoris*’ recercado “GFF” (probables siglas del mercader holandés Gerard Raast y sus socios) en corazón dividido en tres cuarteles con cruz latina en la parte superior. Anotación manuscrita en el margen inferior izquierdo de la cubierta: “Met en pack n° 49: schipper Willem Henrichx” (Von un fardo n.º 49: patró [barquero] Willem Henrichx), aludiendo al tipo de mercancía y al nombre de quien la transportó a través de la extensa red de canales que comunicaban las principales ciudades de los Países Bajos en el siglo XVII.



“Con x tercios”

1650 (14 de junio). Carta de porte circulada fuera de valija entre *Alicante* y *Madrid*, dirigida por uno de los corresponsales en España de los mercaderes italianos Pietro y Marco Carminati, con la anotación en cubierta “Con x tercios”, manuscrita en el margen inferior izquierdo del sobrescrito, haciendo alusión al número de los bultos empacados y transportados de los que la epístola daba cuenta, sin llegar a precisar la naturaleza o sustancia de la mercancía que acompañaba a la carta.



La correspondencia por vía de mar, acompañando o no el envío de mercancías, suponía un riesgo adicional que era conjurado mediante invocaciones divinas al buen fin del viaje, consignadas en el margen inferior izquierdo de las cubiertas de la cartas. De la notable pujanza del comercio marítimo se derivó el auge alcanzado por ciudades portuarias como Cádiz, Sevilla, Génova, Venecia o Livorno, así como de astilleros para la construcción de barcos que servían a intereses comerciales y militares (‘Fragata española de 1700’, de Augusto Ferrer Dalmau).



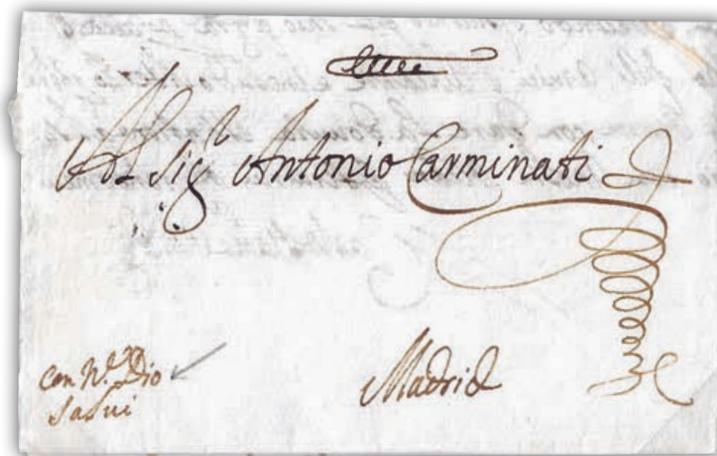
La correspondencia por vía marítima

Desde la Baja Edad Media existía la costumbre por parte de los mercaderes de encomendar a los capitanes y patronos de barcos la correspondencia remitida por vía de mar, tal y como atestiguan las anotaciones alusivas en las cubiertas de las cartas. Estos encaminamientos marítimos siempre fueron tenidos como menos seguros que los terrestres, dado que la nave podía sufrir algún naufragio o ser capturada por piratas, de ahí que, junto a la anotación en la cubierta indicando el medio de transporte utilizado (con nave, barca, etc.), generalmente se le añadiese algún tipo de invocación divina o buenos deseos para que llegara felizmente a puerto. Las rutas marítimas más frecuentes usadas por los mercaderes eran de Italia con España y viceversa, como muestran las cartas de España a Italia (Cádiz-Livorno) y de Italia a España (Génova-Madrid).



“Con nave de che D. S.” (Cádiz-Livorno)

1677 (25 de noviembre). Carta circulada fuera de valija entre Cádiz y Livorno (Italia), enviada “al Sig. Francisco Venturini que Dios guarde” y remitida por don Stefano Ferrari, requiriendo respuesta urgente sobre un acuerdo comercial. La cubierta contiene la inscripción manuscrita en italiano “Con nave che D. S.” (Con nave que Dios guarde), en el margen inferior izquierdo del frontal, aludiendo a su conducción por vía marítima.



“Con n.º. Dio salvi” (Génova-Madrid)

1677 (6 de agosto). Carta circulada fuera de valija entre Génova y Madrid, con anotación en italiano en la cubierta “Con n.º. [navi] Dio Salvi” (Con nave que Dios guarde), aludiendo al medio de conducción de la carta que realizó su recorrido por vía marítima, encomendada probablemente al patrón del barco o a alguno de sus pasajeros. En ocasiones se añadía a la anotación algún tipo de invocación divina para solicitar la protección a Dios durante la travesía.



Retrato del Papa Alejandro VII, obra de Giovanni Battista Gaulli, otorgó bulas entre 1655 y 1667, escritas en latín, plegadas como sobrescritos y conducidas a su destinatario por buleros (como la que sujeta con su mano izquierda, mientras otorga la bendición), signadas con el Sello del Pescador, el anillo papal que lleva su nombre.



I N N O C E N T I U S

Dilecte fili et dilecta in xpo filia salu et apostolicam ben. spirituali et gratijs prosecui volentes et vniu singulas personas a quibuscumque quavis occasione vel causa latis et quibus quomodolibet inmoderate eximii ad effectum supplicium vrb nomine Nostri super hoc immittitur porradis in dicitur. Vnde propter quas domo missam audirendi causa egredi non potest. debetesse. Historicam orationis ad hoc decemur muro extruclis et ornate visitari et approband ac de ipius ordinarij licentia eius archiepo duratura ut pmi dnmmodo in eisdem domibus celebrandi licentia que adhuc in secularem seu de superiorum et nonum licentia regularem sine in quoniam vni necessitate dimittaxat pnia celebrari facere libere exhibere poterit indulgemus. Non obcran tononibus et ordinandonibus sibi casentia intercessurus ad obligatione audirendi missam in Ecclesia dicitur ferre de Piscarent die XXV. Decembris MDCCXCV. Contub

Las bulas pontificias y correo eclesiástico por bulero

El Papa de Roma, como príncipe de un estado temporal receló a la hora de utilizar los sistemas postales establecidos en los territorios de su soberanía por diferentes potencias europeas como Francia o España. Para el despacho de la correspondencia diplomática y especialmente sensible para los intereses de la Iglesia Católica se valdría de diferentes medios, como el envío de sus propios mensajeros, o la utilización de eclesiásticos de confianza que se desplazaban a otros estados.

Las bulas se plegaban en forma de sobrescrito con el nombre del destinatario en la cubierta escrito en latín, así como el nombre del Obispado a donde se remitía. Eran documentos que trataban materias de fe, asuntos administrativos (caso de los llamados Breves) o judiciales. También concedían ciertos privilegios, como comer carne, remisión de pecado (indulgencia), autorizaciones para contraer matrimonio, establecimiento de capillas, etc. Eran signadas por el Papa mediante el anillo que lleva su nombre: el Sello del Pescador. Debido a su importancia, se hacían en un tipo especial de pergamino pulido, fino y duradero, llamado vitela, confeccionado con la piel de becerros recién nacidos.

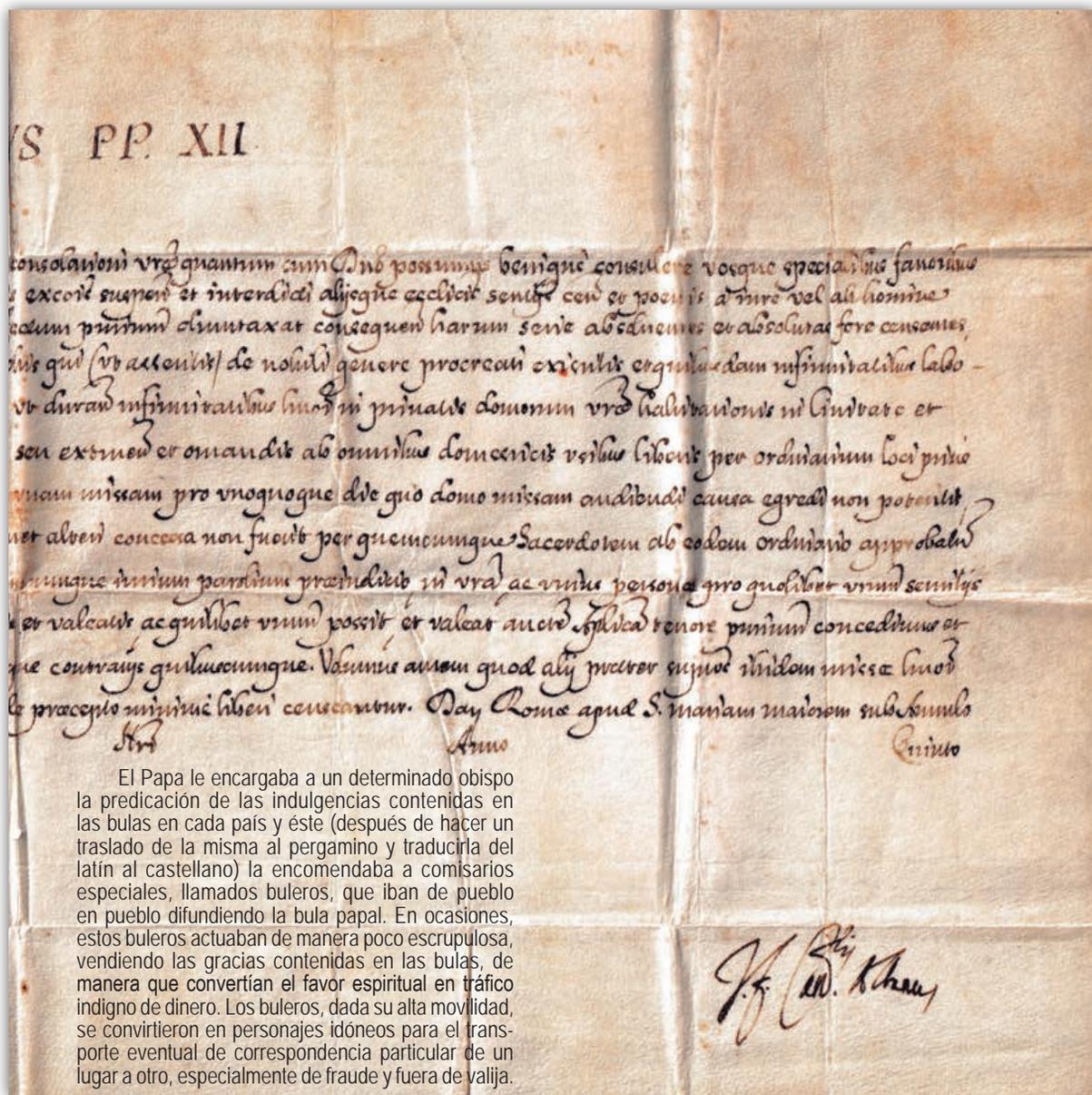


Bula del Papa Alejandro VII conducida a Toledo por bulero

1662 (8 de diciembre). Roma a Toledo. Bula o Breve del Papa Pío Alejandro VII dirigida al “Dilecto filio Francisco de Ovando pbro nobili. Toletan Seu altus Civi vel Dios” (Amado hijo Francisco de Ovando noble presbítero), autorizándole a abrir un oratorio consagrado en un palacio para la práctica del culto privado.

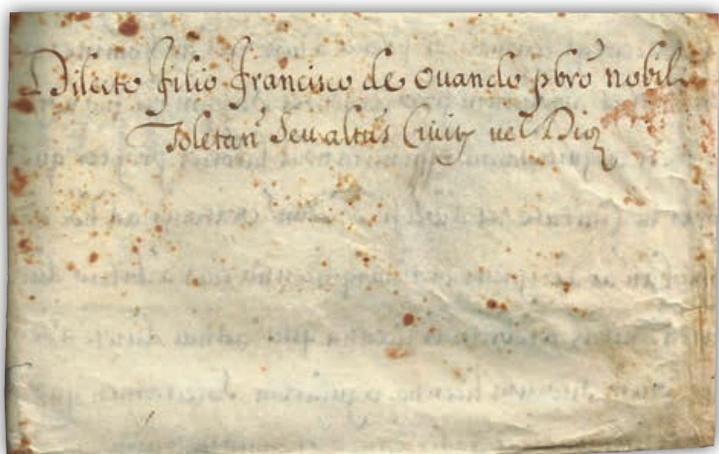


Retrato del Papa Inocencio XI, obra de Jacob Ferdinand Voet, que ocupó la silla de San Pedro de 1676 a 1689 y otorgó un privilegio papal al Administrador de la Orden de Santa María de Montesa y San Jorge de Alfama, en carta-bula dirigida al Rey Carlos II: “Charisimo in Xpo filio nro Carolo Hispaniarum Regi Catholico”.



El Papa le encargaba a un determinado obispo la predicación de las indulgencias contenidas en las bulas en cada país y éste (después de hacer un traslado de la misma al pergamino y traducirla del latín al castellano) la encomendaba a comisarios especiales, llamados buleros, que iban de pueblo en pueblo difundiendo la bula papal. En ocasiones, estos buleros actuaban de manera poco escrupulosa, vendiendo las gracias contenidas en las bulas, de manera que convertían el favor espiritual en tráfico indigno de dinero. Los buleros, dada su alta movilidad, se convirtieron en personajes idóneos para el transporte eventual de correspondencia particular de un lugar a otro, especialmente de fraude y fuera de valija.

J. F. (L. N. K. H. S.)



Bula del Papa Inocencio XI dirigida al Rey de España Carlos II

1667 (10 de noviembre). Bula o Breve del Papa Inocencio XI, dirigida al Rey de España Carlos II [“Charisimo in Xpo filio nro Carolo Hispaniarum Regi Catholico”] concediendo una pensión anual a Francisco de Cardona, administrador de la Orden de Santa María de Montesa y San Jorge de Alfama.



Ocho meses de viaje (del 24 de octubre de 1714 al 24 de junio de 1715) y recorrer casi 6.000 kilómetros exigió la conducción de una carta fuera de valija desde el Santísimo Sepulcro de Jerusalem (imagen superior) hasta Madrid, “con el presente conductor y paysano Peralta”, para ser entregada en mano al Procurador General de los Santísimos Lugares, fray Francisco de la Concepción, que tenía su sede “en el convento de Nuestro Padre San Francisco”, un pequeño edificio anexo a la Real Basílica de San Francisco el Grande (imagen inferior).



Correspondencia fuera de valija llegada desde el extranjero

No será hasta 1580, con la creación del Ordinario de Roma, cuando comience la implantación del servicio de estafetas para las cartas circuladas hacia y desde el extranjero. No obstante, las conexiones con otras naciones se encontrarán muy limitadas, ya que España se centrará únicamente en procurar la comunicación con sus territorios europeos (Nápoles, Sicilia, Milán, Franco Condado...) y sus vecinos más próximos (Estados Pontificios, República de Génova, Francia, Sacro Imperio o Inglaterra).

Las conexiones postales con otros lugares del continente solo podrán realizarse aprovechando las misiones de correos extraordinarios, la expedición de convoyes de mercaderes o de cualquier viajero que, coyunturalmente, se desplazara entre ambos países.

La correspondencia privada con carácter internacional generalmente viajará bajo el pliego de los envíos con despachos oficiales del Real Servicio, o de hombres de negocios, ya que una carta sola corría el riesgo de extraviarse con facilidad en un viaje tan largo, razón por la cual también solían enviarse duplicados de la misma carta por diferentes vías.



“Con Paysano” (Jerusalem-Madrid)

1714 (24 de octubre). Carta circulada fuera de valija fechada desde el Santísimo Sepulcro de Jerusalén y circulada a Madrid. Se encuentra dirigida “al padre fray Francisco de la Concepcion, guarde Dios muchos años, Procurador General de los Santísimos Lugares en el [convento] de Nuestro Padre San Francisco” [génesis de la actual Real Basílica de San Francisco el Grande], por parte del sacristán fray Miguel de Segovia. En su cubierta lleva la anotación “con Paysano”, ya que fue transportada por un conocido de ambos: “Mi querido padre fray Francisco, tuvo la de vuestra paternidad feliz atisbo a esta ciudad junto con el presente conductor y paysano Peralta, de quien he recibido su regalo”, probablemente un mercader. Una anotación del interior (“La trajo Peralta que llegó en 24 de junio de 1715”) nos permite saber que la carta tardó ocho meses en llegar a su destino. Las relaciones postales entre España y el Imperio Otomano en aquella época eran inexistentes, razón por la cual solo era posible la comunicación epistolar con Tierra Santa a través de viajeros o mercaderes que también actuaban como agentes encaminadores de correspondencia. La pobreza y simpatía que despertaba la Orden Franciscana, facilitaría que la mayoría de viajeros se prestaran a remitirle las cartas y pequeños presentes de favor.

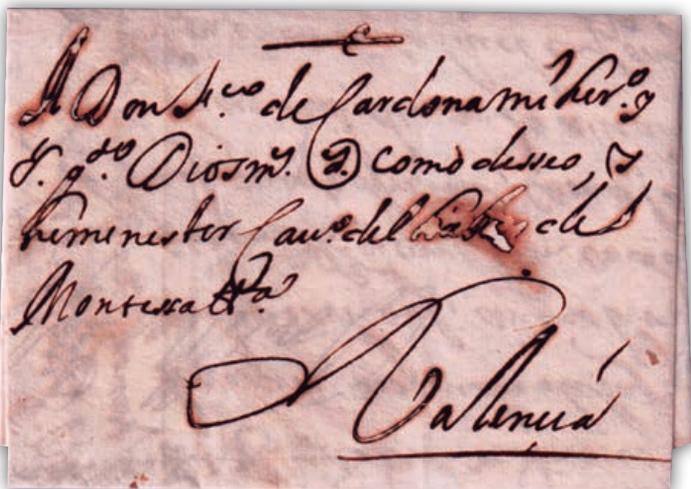


El Rey Felipe V aseguró la navegación de la Marina Real Española estableciendo una programación de tráfico marítimo regular mediante la poderosa Flota de Galeones, que cubrió durante siglos tanto la Carrera de Indias como las principales rutas comerciales del Mediterráneo, como era la comunicación marítima con Roma (o con la acaudalada Génova), en cuyas embarcaciones se transportaban las mercancías y, periódicamente, se enviaba y recibía la correspondencia tanto procedente o dirigida a Roma como a las Indias. El Puerto de Génova (en la imagen superior) y una representación iconográfica de la Flota de Galeones de la Armada Española (inferior).



“Duplicada”
(de Malta a
Valencia)

1671 (7 de febrero). Carta circulada fuera de valija entre Malta y Valencia, escrita por don Manuel de Cardona, caballero de la Orden Hospitalaria a su hermano Francisco de Cardona, caballero del hábito de Montesa. En la parte superior del texto aparece la nota: “duplicada”.



“Por ballo” (Por balón [fardo por convoy
de mercaderes], de Génova a Madrid)

1677 (29 de marzo). Carta circulada fuera de valija entre Génova y Madrid, valiéndose probablemente de un convoy de mercaderes, dado que su texto en italiano alude a un balón (ballo), que era un fardo grande de mercancías.



“Per la Flotta de
Galleoni” (Por la
Flota de Galeones,
de Roma a Madrid)

1685 (28 de julio). Carta irculada bajo pliego entre Roma y Madrid por via de mar “per la flotta de galleoni”, posiblemente en un convoy de mercaderes.



La extendida práctica de introducir cartas particulares “bajo pliego” de los correos extraordinarios permitía a la burguesía, que no formaba parte de la Corte ni de la aristocracia, mantener una comunicación segura y cómoda mediante el pago de un porte simbólico (o tarifa de constumbre) con el que se remuneraba al conductor.

Las cartas en pliego ajeno

Las cartas “bajo pliego” o “en pliego ajeno” constituían una de las formas más corrientes de remitir correspondencia en los siglos XVI y XVII. Consistía en introducir una carta dentro de un pliego de cartas y otros documentos dirigido a persona de importancia, que residiera en el mismo lugar que el destinatario. Las cartas bajo pliego tenían tres ventajas:

1ª. Razones de seguridad: Reforzaba la garantía de su recepción, puesto que aprovechaba la vía de comunicación abierta por el remitente y destinatario del pliego, ya fuera a través del servicio postal (estafetas o extraordinarios) o fuera de valija (viajeros, arrieros, propios, correo de mercaderes...), entre puntos mal comunicados y del (o al) extranjero.

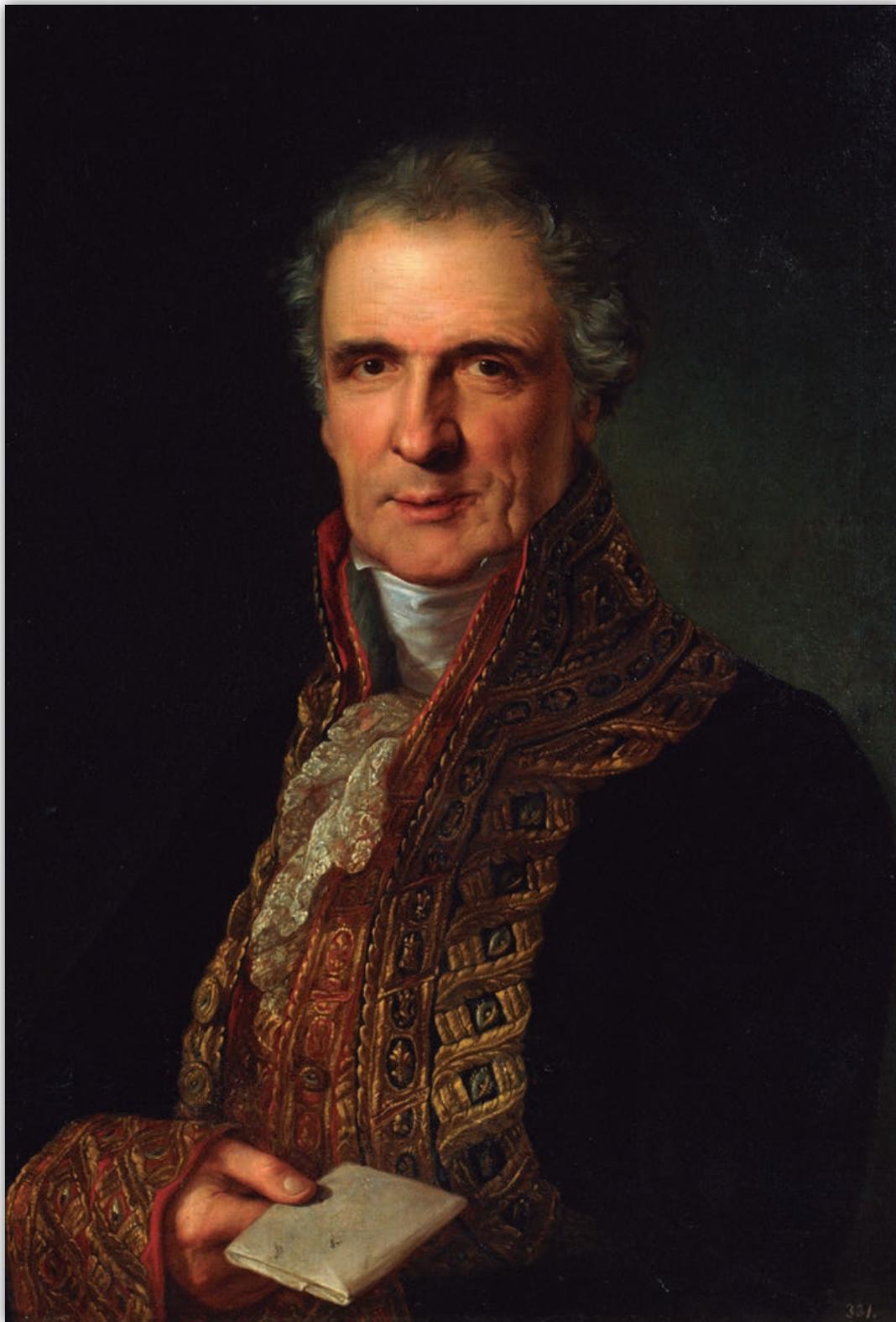
2ª. Razones de comodidad: En el caso de que el pliego fuera remitido mediante el servicio postal finalizaría su recorrido en la estafeta de correos, por donde pasaría con regularidad el destinatario. Una vez abierto el pliego y encontrada la carta se despacharía a un mozo para ir a entregarla a la casa de su receptor. Si la carta viajase sola es posible que su destinatario, al no esperarla o no recibir comunicación epistolar, no pasara por la estafeta a recogerla.

3ª. Razones económicas: Remitir cartas en pliego ajeno abarataba mucho más los gastos de su conducción, e incluso no suponía coste alguno, dado que con frecuencia eran abonados en exclusiva por el destinatario del pliego. En estos casos, se solían trazar dos líneas paralelas en el ángulo inferior izquierdo de la carta bajo pliego para evitar que se anotasen portes fraudulentos. En otras ocasiones la carta no tenía más anotación que las señas del destinatario.

1657 (16 de enero). *Envuelta de pliego circulado fuera de valija entre Bérgamo y Madrid, dirigido a Pietro Carminati. Su morfología no nos ofrece dudas de que en su interior albergó un conjunto de cartas dispuestas en un atado a modo de “empanada”, como se denominaba entonces, dirigidas a otros vecinos y personas cercanas al destinatario principal.*

*Envuelta tipo ‘empanada’
(Bérgamo-Madrid)*





La envuelta de una carta fechada en 1591 (imagen superior de la página derecha) dirigida “Al Rey Nuestro Señor [Felipe II]”, evidencia la conducción de cartas bajo pliego de la Corona, gracias a la anotación que figura en la cubierta: “Recibió el secretario Andrés de Prada mi señor, el despacho que iba devaxo [debajo] desta cubierta”.

“Recivio el S^o Andrés de Prada mi S^r el despacho que iba devaxo desta cubierta”

1591 (febrero). Envuelta de pliego dirigido “Al Rey Nuestro Señor, en manos de Andrés de Prada, su secretario”. Esta cubierta se guardó a modo de acuse de recibo de la entrega tal y como reza la anotación de la cubierta: “en Madrid a 24 de febrero de 1591, recibió el secretario Andrés de Prada mi señor, el despacho que iba devaxo (debajo) desta cubierta. Valcarcel”. Única constatación conocida en la cubierta de una carta del siglo XVI, de su conducción bajo pliego real.



“=” Líneas paralelas para impedir fraude

1700 (Circa). Envuelta de carta circulada en pliego ajeno a Corella, dirigida a “Francisco Resano, guarde nuestro Señor muchos años”. En el ángulo inferior izquierdo de la cubierta se manuscibieron dos líneas paralelas por parte del remitente, para evitar la anotación de un porteo fraudulento.

Líneas paralelas con doble adorno

1700 (Circa). Carta circulada en pliego ajeno entre Pamplona y Corella. Se encuentra dirigida a Francisco Ochoa, guarde Dios muchos años, secretario de la ciudad. El ángulo inferior izquierdo de la cubierta presenta dos líneas paralelas con adorno manuscritas dos veces, para evitar la anotación de porteo.





Los grandes mercaderes, al igual que los diplomáticos, necesitaban mantener una comunicación segura y fluida. Para ello, los mercaderes organizaron en Europa y en torno al Mediterráneo su propio servicio postal para comunicarse con sus correspondientes, clientes y otros mercaderes, compitiendo abiertamente con los privilegios postales otorgados a Hostes y Correos Mayores por los monarcas. Algunos mercaderes llegaron a utilizar sus propios cuños en la correspondencia circulada en, hacia o desde el Reino de España, mucho antes de la creación en 1716 de la Renta de Correos por parte de Felipe V, lo que los convierte en las primeras marcas de cuño. "Retrato de Ferry Carondelet con sus secretarios" (1510), de Sebastiano del Piombo (Museo Thyssen, Madrid).

Las primeras marcas de cuño de España: los Signum Mercatoris

Durante los siglos XIV al XVIII las gentes se valieron de las rutas comerciales y de las conexiones internacionales creadas por mercaderes y financieros para la conducción y encaminamiento de su correspondencia, desafiando de esta manera las prohibiciones de dirigir las cartas por otras manos que no fueran las del Correo Mayor y sus tenientes en las ciudades y villas.

Estas redes mercantiles podían alcanzar prácticamente cualquier punto del mundo conocido de aquella época y servían de conexión con aquellos lugares donde no alcanzaba el correo. En conflictos bélicos, mientras que los servicios postales de las naciones afectadas solían suspenderse, no sucedía lo mismo con las caravanas de mercaderes, que reestablecían el servicio en cuanto encontraban ocasión.

Hasta tal punto las redes mercantiles operaban con impunidad (y con la tolerancia de las autoridades) que, en algunos casos, llegaron a confeccionar cuños propios que estampaban en el dorso de las cubiertas para identificar la correspondencia conducida por ciertas casas comerciales. Estos cuños reflejan el ‘signum mercatoris’ (marca del mercader), que se correspondían principalmente con elementos religiosos, como cruces de variada tipología, anagramas e iniciales de nombres de las casas comerciales y símbolos heráldicos y geométricos.



El primer cuño del correo de mercaderes (correo por escarcela)

1643 (10 de julio). *Carta circulada fuera de valija entre Bilbao y Valladolid con un porte de medio real de vellón (16 maravedís) reflejado en la cubierta. Al dorso ‘signum mercatoris’ con lo que parece un escudo barrado dentro de un círculo. Esta marca fue utilizada para evidenciar el encaminamiento de la misiva a través del correo de mercaderes. Numeración (“493”) al dorso de posible anotación de archivo o signo de localización de la carta en la oficina de recepción.*



El ‘signum mercatoris’ de 1640 formado por un escudo barrado en un círculo y estampado en tinta negra es la marca más antigua y el año de uso es el más temprano conocido hasta la fecha de una marca de cuño en España.



La carta era la base para la comunicación entre los mercaderes, como se pone de manifiesto en los retratos del siglo XIV como este “Retrato del mercader Giszze” (1532), de Hans Holbein el Viejo (Museo Gemäldegalerie, Berlin).

Es conocido un memorial de 1658, que narra el pleito que enfrentó al Correo Mayor de Valencia, don Pedro de Valda, con los herederos del comerciante genovés don Ascanio Sobregondi, por la apertura de una estafeta de correos propia para la correspondencia venida de Italia y Francia, usurpándole los portes de las cartas al Correo Mayor. El propio Virrey y demás autoridades eran usuarios de este servicio.



A

*Cuño “A”/
“M^o Real”
(porte de
medio real
de vellón)
‘Signum
mercatoris’
desconocido
s. XVII)*

1650 (3 de julio).
Carta circulada fuera
de valija entre Málaga
y Madrid con un
porte de medio real
de vellón en el ángulo
inferior izquierdo
de la cubierta. En
el dorso, ‘signum
mercatoris’ con letra
“A”, que podría
corresponderse con la
inicial del nombre o
apellido del mercader
que encaminó la carta
a su destino.

*Marca inédita hasta la fecha. Una de las primeras
marcas de cuño conocidas en la cubierta de una carta
circulada dentro de España.*



Los Signum Mercatoris o marcas de mercader han sido erróneamente atribuidas hasta hace pocos años a los Correos Mayores por los especialistas de la Prefilatelía Española, siendo las primeras marcas de cuño conocidas y se caracterizan por su extraordinaria rareza. Han podido ser identificadas (e incipientemente catalogadas) gracias a ejemplares de archivo, ya que apenas se conocen una decena de estas marcas en manos particulares.



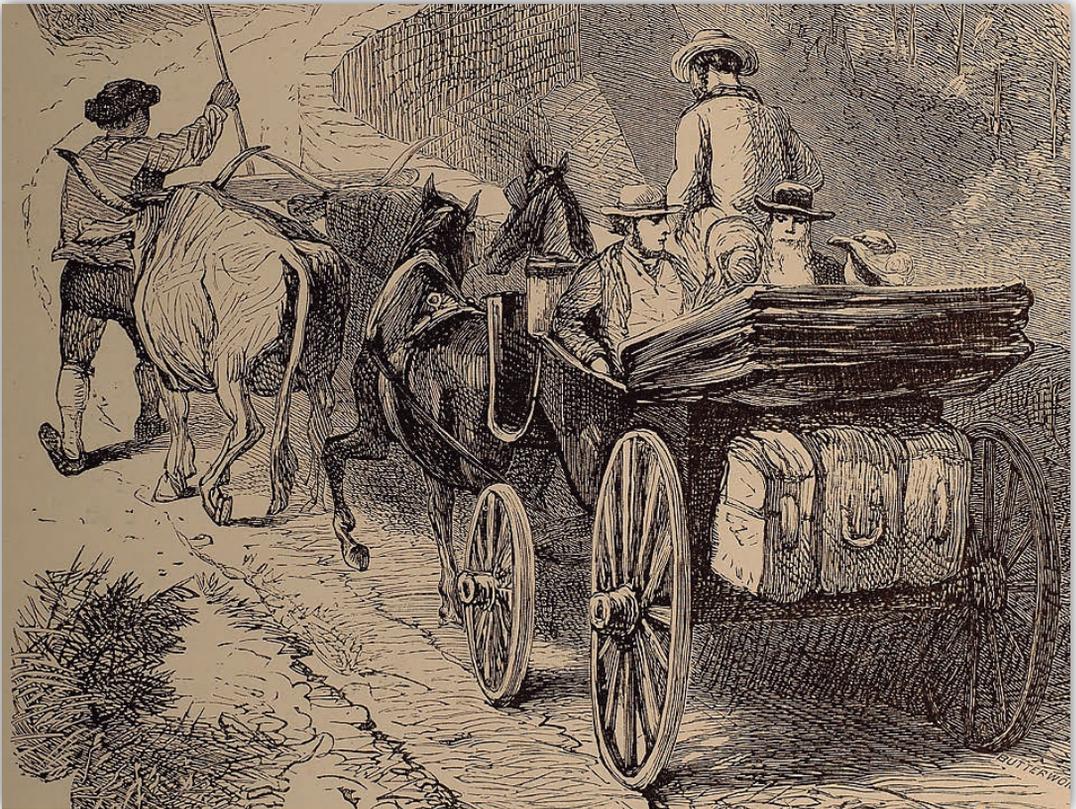
*Cuño de cruz griega con roeles en cada cuartel enmarcada en un círculo / “r 3 P” (porte de 3 reales de plata)
‘Signum mercatoris’ del siglo XVIII*

1720 (29 de junio). Carta circulada fuera de valija entre París y Madrid con un porte de 3 reales de plata reflejado en el centro de la cubierta. En el dorso encontramos un ‘signum mercatoris’ formado por una cruz griega y cuatro roeles en cada uno de los cuarteles, enmarcada en un círculo; en el dorso anotación 155.

*Esta marca estuvo vigente entre los años 1704 y 1722.
La carta circuló a través de una red comercial con sucursales en Italia, Francia y Países Bajos, como constatan las procedencias de otras cartas que contienen esta marca en concreto.*



La prohibición del Alcalde de Madrid a carreteros y cocheros de Alcalá de Henares y otras ciudades próximas a la Corte para que cesara el intrusismo con el Correo Mayor en la conducción de cartas a Madrid en sus desplazamientos, generó un gran descontento entre los vecinos y la Universidad “porque es de grande perjuizio y cesa el comercio”.

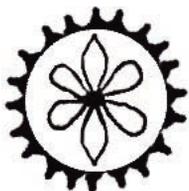


Conflicto de los Correos Mayores de la Corte con gremios de transportistas

Los Correos Mayores y sus arrendatarios de los oficios de correo de ciudades y villas denunciaron de manera continua la injerencia de los transportistas de mercancías. Hemos podido comprobar que, en la mayoría de los casos, las autoridades no prestaron excesiva atención a los privilegios invocados. Especial interés merece el caso de la queja que elevó el Correo Mayor General, con sede en la Corte, contra la práctica seguida de transportar la correspondencia fuera de valija, desde las poblaciones cercanas a Madrid, por otros gremios ajenos al correo.

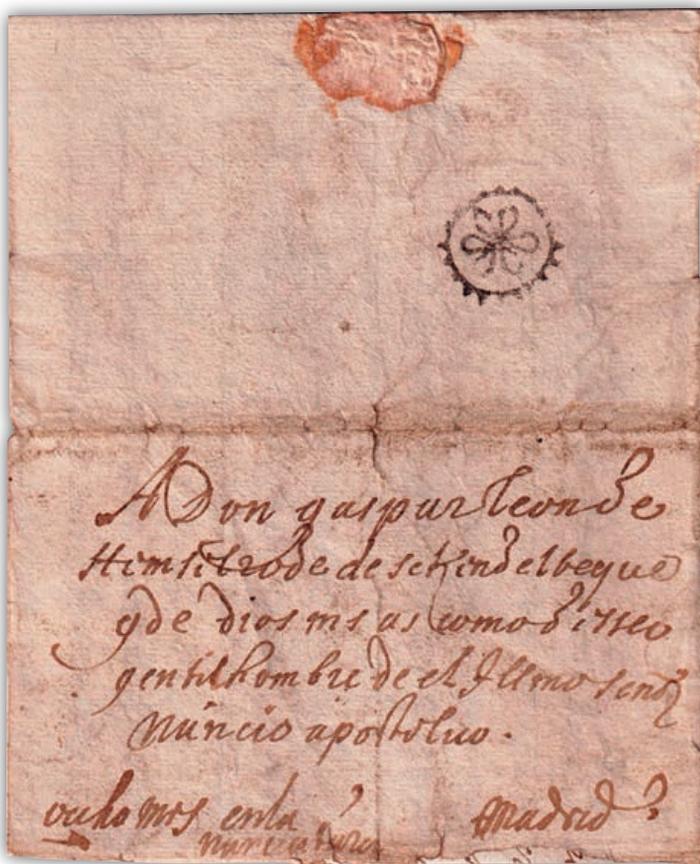
En 1621, el alcalde de Madrid prohíbe el intrusismo en el transporte de la correspondencia a los arrieros, carreteros y cocheros llegados a la villa de Madrid, procedentes de Alcalá de Henares, Toledo, Cuenca y Guadalajara, estipulando fuertes multas para los infractores. Solo establece la excepción de las cartas de recado, o aviso: “si no fuere llevándolas y trayéndolas con ropa y que escriban de aviso de ello”. Dichas disposiciones no serían tenidas en cuenta en aquel primer momento por parte de los afectados, dado que las autoridades de la villa se vieron obligados a volver a publicar dichas prohibiciones en los años 1645 y 1681.

En 1681 el auto no solo se publicó en Madrid, sino que también lo hizo en las villas afectadas, este hecho causó temor a los cocheros, carreteros y ordinarios de la villa de Alcalá, quienes tomaron la determinación de no aceptar correspondencia en sus viajes, para no exponerse a las severas multas. La medida llegó a ser tan lesiva para los vecinos de la villa, que hasta las propias autoridades locales intervinieron para que se retomase la práctica de la conducción de la correspondencia por parte de los transportistas de viajeros y mercancías: “porque es de grande perjuicio el dexar de continuar lo susodicho, y cesa el comercio de que ai muchas quejas en los vecinos y unibersidad”.

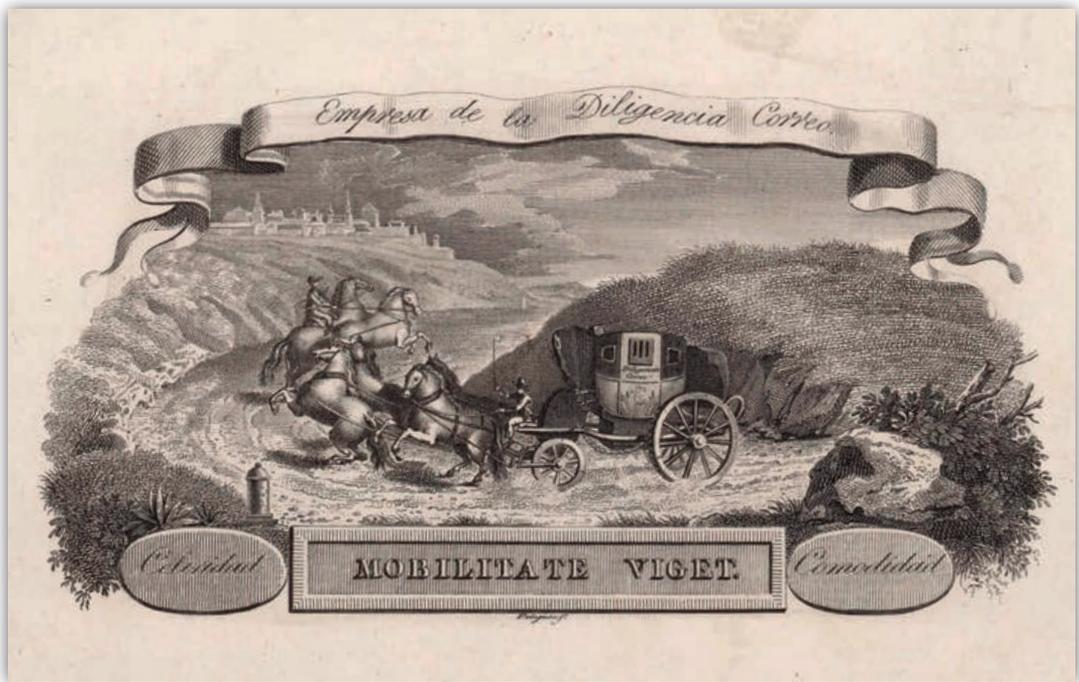


“Ocho mrs.
(maravedís) en
la Nunciatura”

1702 (7 de febrero). Carta circulada fuera de valija entre Toledo y Madrid. Contiene un ‘signum mercatoris’ al dorso, formado por una roseta hexapétala inscrita en círculo angrelado, que identificaría probablemente a quien prestó este servicio de encaminamiento. En el ángulo inferior izquierdo encontramos la anotación “ocho maravedís en la Nunciatura”, que refleja que la carta fue entregada a la mano directamente a su destinatario, un gentilhombre del Nuncio Apostólico de Su Santidad.



La carta fue encaminada por algún transportista de los que trajinaban diariamente cubriendo la ruta entre la Toledo y Madrid, y que dejó su impronta como evidencia de quien había realizado ese servicio de conducción.



La heterodoxa gestión del Oficio de Correo Mayor, tanto por parte de la familia Tassis (en tanto que Correos Mayores de España) como por algunos de sus tenientes, como los Correos Mayores de Navarra y de Valencia, fue causa de sonadas controversias judiciales: desde el Pleito de las Estafetas, hasta las denuncias contra los administradores del Correo navarro y valenciano, por la alteración fraudulenta de los portes, como demuestran las cartas manipuladas de la página anterior y posterior. Diligencia del Correo (arriba) y carta al Rey (abajo).

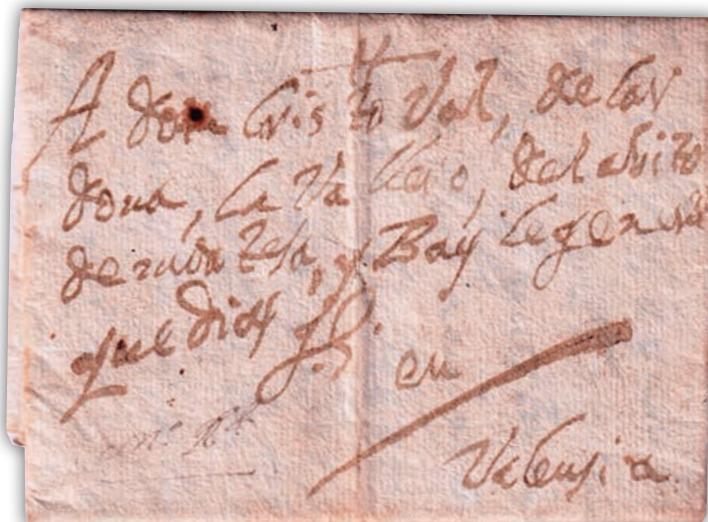


Los Correos Mayores y la manipulación de los porteos

Entre finales del siglo XIV y mediados del XVIII lo habitual era que la anotación del porte de las cubiertas de las cartas circuladas a través del correo se realizara de la misma mano de quien escribía las señas del corresponsal. Esta costumbre tenía por finalidad mostrar el consentimiento del remitente para que el destinatario remunerara con esta cantidad al mensajero. Un porte escrito de una mano distinta, rectificado o manipulado, podía evidenciar la existencia de un fraude a la hora de cobrar un porte que no correspondía, o alterarlo al alza. Conocemos dos casos de fraude de este tipo en el siglo XVII, ambos perpetrados por los propios Correos Mayores o sus oficiales.

El caso de Valencia

El primero de ellos hay que atribuirlo al ya mencionado don Pedro de Valda, Correo Mayor de Valencia, el cual fue acusado de elevar los portes que algunas cartas llevaban anotadas, o añadirlos, en el caso de que no figurasen en la cubierta. La justificación ofrecida por el Correo Mayor se basaba en que dichos portes no se correspondían con la tarifa de costumbre de medio real por cada pliego y que no habían sido enmendados en la estafeta de origen. La respuesta ofrecida por los jueces que conocieron el caso, fue que entre las potestades conferidas a los Correos Mayores de la población de destino no se encontraba la de añadir o enmendar los portes de manera unilateral, sino que debían ponerlo en conocimiento de las autoridades, para que se abriera un expediente por cada caso. Don Pedro de Valda hizo caso omiso a las advertencias de las autoridades y continuó con la práctica de modificar los portes de las cartas, hecho que le costó una estancia en la cárcel de Valencia, cuando fue sorprendido por los alguaciles practicando esta actividad según se refiere en un memorial de 1659.



“M^o R^l” (de mano distinta, añadido en la estafeta de destino)

1662 (16 de agosto). Carta circulada entre Guadalest y Valencia, dirigida a “don Cristóbal de Cardona, caballero del hábito de Montesa y bayle general, guarde Dios”. La cubierta presenta un porte de medio real en su ángulo inferior izquierdo, realizado por una mano distinta de quien escribió las señas de la carta, por lo que podría haber sido añadido en la estafeta de destino.

El hecho de que la carta viajara sin anotación de porte podría deberse a que es muy probable que el destinatario gozara de derecho a recibir franca su correspondencia, dado que ejercía funciones de ministro subordinado al Virrey de Valencia (era bayle general del Reino de Valencia) cargo que le baría disfrutar de privilegio de franquicia, tal y como se recoge en una relación de autoridades con privilegio de franquicia del año 1679.

El caso de Navarra

El segundo se corresponde con el Correo Mayor de Navarra, don Antonio de Aperregui, quien fue denunciado por algunos usuarios del servicio por adulteración de los portes para incrementar sus beneficios. Estas denuncias derivaron en un pleito, iniciado 1670 y que se prolongó durante dos años, por abuso en el cobro de los portes de las cartas “sobreponiendo de diferente letra lo que añadía”.

Las cartas tenían como destinos Tudela, Corella o Pamplona, y procedían tanto del interior (Madrid, Zaragoza, Sevilla, Tafalla, Estella o Alfaro), como del extranjero (Francia e Italia). Según la versión de los testigos (y la del propio acusado) el fraude se ejecutaría en algún punto desconocido del trayecto, dado que las cartas llegaban a Pamplona con los portes ya manipulados; aun así, insistía en su derecho a corregir al alza los portes incorrectos.

El tribunal determinó que la manipulación de los portes, con toda certeza, habría tenido lugar en el oficio del Correo Mayor de Pamplona y que la responsabilidad del fraude se debía atribuir personalmente a Aperregui, siendo condenado a una multa de 300 libras.

“M^a R^l” (Medio real, superpuesto a “txa” [tarja])

1660 (Circa). Envuelta sin fecha dirigida a la Muy Noble y Muy Leal ciudad Corella, presentando un porteo adulterado. La carta saldría porteada desde el origen con una tarja “txa” (8 maravedís) y en el oficio del Correo Mayor de Pamplona se superpuso la anotación “M^o R^l” (medio real = 17 maravedís).



“Ocho maravediz” tachado y porteado de nuevo con “M^o R^l” (Medio Real)

1733 (19 de octubre). Carta circulada entre Bayona (Francia) y Corella. Rectificando el correo manuscrito que traía de ocho maravedís a medio real, esta vez con autorización para hacerlo en virtud de la Real Cédula aprobada en 1727.

Con posterioridad a 1716, muchos portes llegados a localidades navarras seguirán siendo rectificadas, el nuevo Correo Mayor de Navarra, don Gregorio de Aperregui, hijo del anterior, volverá a ser acusado en 1727 de alterar portes que se encontraban anotados en origen en las cubiertas de las cartas; aunque, en esta ocasión, una Real Cédula autorizará a los administradores de correos a modificar directamente los portes que no sean acordes a tarifa.