

Un estudio recuerda los 150 años de historia durante los que el ferrocarril fue pieza clave de la distribución postal

Cuando el tren era correo



29/250

1848-1998 Barcelona – Mañaró

H. R.

Desde la irrupción de las primeras máquinas de vapor, el tren se convirtió en el mejor aliado del correo para llegar del modo más rápido y eficaz incluso a sus puntos de destino más alejados. En España, durante casi siglo y medio, ferrocarril y correo formaron un binomio prácticamente indisoluble cuyos avatares técnicos, organizativos y humanos quedaron históricamente entrelazados. El estudio *Trenes de papel. 150 años de expediciones ambulantes y coches correo en España*, fruto de una larga investigación, se acerca a todos aquellos aspectos que hicieron que el ferrocarril desempeñara un papel protagonista en el transporte postal.



► El tren jugó un papel decisivo en la agilización del reparto postal.

Cuando un 30 de junio de 1993 partía de Chamartín el expreso Madrid-Málaga “Costa del Sol” con dos coches estafeta formando parte de su convoy, se cerraba un largo capítulo de casi siglo y medio, periodo en el que el tren desempeñó un papel crucial en la agilización del reparto del correo en nuestro país. Aquella fue la última expedición de las llamadas “Ambulancias de Correos”, oficinas itinerantes con las que esta entidad buscaba entregas en tiempo récord y una institución casi mítica en el reparto postal durante casi 150 años, tanto que en ocasiones el binomio de sustantivos describía mejor que ningún otro calificativo toda su singularidad: “tren correo”. Porque, en efecto, en aquellos tiempos el tren se convirtió en el portentoso medio de transporte capaz de satisfacer las grandes aspiraciones de servicio del correo: la máxima rapidez, gran capacidad de carga y proximidad en las entregas.

Un estudio de muy reciente publicación, *Trenes de papel. 150 años de expediciones ambulantes y coches correo en España*, se acerca e indaga en profundidad en

ese largo siglo y medio de historia, un denso periodo de cambios en el que tren y correo bien pudieron haber hecho suya aquella célebre divisa: “tanto monta...”. Y es que, desde la irrupción del ferrocarril como medio de transporte en nuestro país, ya hacia mediados del siglo XIX, su utilización al servicio del correo fue casi inmediata. Lo explica Gaspar Martínez Lorente, investigador especializado en la historia del correo en España y uno de los autores del libro junto a Pedro Pintado Quintana, Pedro Navarro Moreno y Francisco Javier Berbel Silva: “La estrecha relación del correo y el ferrocarril en nuestro país se fragua incluso antes de que comience la construcción de las primeras líneas Barcelona-Mataró (1848) y Madrid-Aranjuez (1851). Ya en 1844, cuando el Estado decide impulsar la construcción de líneas férreas, las primeras disposiciones legales al respecto, a iniciativa de los ministerios de Gobernación y de Fomento, contemplan la obligación de transportar gratuitamente la correspondencia y a sus conductores a cargo de las empresas concesionarias”.

Correo a bordo

En ultramar, en Cuba, en la línea La Habana-Güines, auspiciada por los prósperos hacendados de los ingenios azucareros e inaugurada en 1837, el transporte de correo se hizo realidad casi de inmediato: “inicialmente fueron allí los propios operarios de tren y jefes de estación los que recibían y entregaban la correspondencia a los empleados de Correos. En España, por el contrario, cuando en 1851 se inaugura la línea Madrid-Aranjuez, como se establecía en la Real Orden de 1844, se opta por reservar uno de los vagones abiertos del tren para cargar en él la diligencia, el mayoral, el conductor encargado de la custodia y entrega de la correspondencia y los viajeros del carruaje”, comenta Gaspar Martínez Lorente.

Todos, empleados de Correos y viajeros realizaban el viaje montados en el coche de postas que, al llegar a su destino, en Aranjuez, era bajado otra vez con ayuda de una rampa y enganchado a otro tiro de caballos con el que se procedía a continuar el itinerario.

De este modo se efectuó la distribución postal apoyada en trenes en los años de crecimiento de las primeras líneas de ferrocarril. Sin embargo, en esa época, hacia comienzos de la segunda mitad del XIX, Correos mantenía aún una amplia red de postas y la mayor parte del transporte de correspondencia a lo largo y ancho del país corría a cargo de las empresas de diligencias, de jinetes a caballo y de correos a pie. “Debemos considerar también que, desde mediados de ese siglo, tienen lugar varios fenómenos sociales que convierten al correo en un servicio público cada vez más demandado, entre otros la industrialización y los primeros grandes movimientos migratorios hacia las ciudades, la mayor difusión de prensa escrita y la creciente alfabetización de la población y, dentro del propio ámbito postal, el uso del sello como modo de franqueo sencillo y más asequible también económicamente. En ese contexto, la irrupción del tren significó una revolución, un viento de cola favorable que se adecuó como anillo al dedo a las nuevas necesidades de distribución que el crecimiento imparable de la correspondencia imponía a Correos”, explica Gaspar Martínez Lorente.

► Cuba acogió la primera línea férrea en ultramar, en 1837. En ella los propios empleados ferroviarios recibían y entregaban la correspondencia al personal de Correos.



Trenes y vagones a medida

Si en los primeros años el correo comenzó a viajar en tren con sus propios carruajes y empleados remontados en un vagón de carga cedido por las compañías, pronto, con la extensión de la red ferroviaria, la Administración Postal se vio en la necesidad de contar con unos furgones propios, adecuados a los contenidos y tareas que sus empleados desarrollaban en su interior. El muy rico y variado parque móvil ferroviario adquirido y utilizado por Correos entre 1854 y 1993 es descrito con todo detalle en la primera parte del estudio *Trenes de papel. 150 años de expediciones ambulantes y coches correo en España*. Fueron en total unos



557 vehículos, algunos de nueva adquisición y otros reformados. Con el paso del tiempo su tipología y distribución interiores fueron evolucionando, pasando de ser meros compartimentos y depósitos destinados a acoger los efectos postales de manera

más o menos ordenada, hasta convertirse en verdaderas oficinas móviles, de modo que se pudieran desempeñar en ellas las mismas tareas que en tierra. También se les fue dotando de un mayor confort y comodidades (luz eléctrica, aseos, estufas, ventiladores, etc.), a fin de facilitar y mejorar las condiciones de trabajo y vida de los llamados “ambulantes”, los empleados de Correos que en las expediciones de largo recorrido podían realizar en ellos jornadas de hasta más de veinte horas de duración.

► Hacia 1855 los trenes comenzaron ya a acoger las primeras expediciones de ambulantes de Correos.

Fueron pronto los propios responsables de Correos, a medida que se incrementaba el volumen de correspondencia a despachar en las estafetas y a medida también que era mayor el número de poblaciones enlazadas por las nuevas líneas férreas, los que consideraron que había llegado el momento de crear estafetas ambulantes a bordo de los trenes,

siguiendo el ejemplo de otros países que ya las tenían implantadas con excelentes resultados. Así, en marzo de 1854, una Real Orden del Ministerio de Gobernación autorizaba a Correos la compra de dos vagones especiales para las administraciones ambulantes.

Casi año y medio después, en septiembre de 1855, entraba en servicio la primera de las expediciones ambulantes en el ferrocarril del Mediterráneo, atendiendo el transporte de correo entre Madrid y Albacete. Ese primer servicio fue ya configurando los procedimientos y usos que más adelante cristalizarían en las pautas de trabajo del personal a bordo de las ambulantes. Fruto del trabajo de investigación de sus autores, el libro *Trenes de papel* deja especial constancia de dos circulares previas a la partida de esa primera expedición. Elaboradas seguramente por una comisión técnica creada al efecto, en ellas se recogían con rigor y claridad las obligaciones y cometidos del personal de Correos que protagonizaría el estreno de las ambulantes, un plantel compuesto como mínimo por un administrador como máximo responsable de la am-



FEE

bulante, uno o varios ayudantes más y al menos otro ordenanza, encargado de la limpieza dentro del vagón y de las tareas de carga y descarga.

En una de esas circulares se disponía asimismo que el administrador debía hacer acto de presencia en la estación una hora y media antes de la partida del tren y, sobre todo, tenía la obligación de estar ya en el vagón junto con el ayudante al menos otra hora antes del inicio previsto del viaje, procediendo a verificar, clasificar y encaminar las sacas y despachos según los destinos marcados en la ruta; era obligación suya ordenar y clasificar las cartas depositadas en los buzones del propio vagón, de cuya recepción daban fe con los matasellos de fecha. Al final del viaje, en la oficina de la localidad de destino, los administradores debían también firmar y entregar los correspondientes boletines de recepción y entrega, una especie de resumen contable de toda la mercancía postal manejada durante la ruta. Los administradores eran además responsables de la confección de un documento muy singular, el llamado “vaya”, que mantenía la tradición de los primeros correos a caballo del siglo XV y que cumplían la doble función de salvoconductor, en caso de requerir de alguna clase de auxilio o protección por parte de las autoridades de las poblaciones por las que discurría su ruta, y eran también, al tiempo, una especie de diarios de a bordo en los que se referían cualquier posible incidencia, retrasos y las cantidades de correspondencia recibida y entregada en cada uno de los puntos del itinerario.

Auge del ferrocarril

En muy poco tiempo, el ritmo vertiginoso de construcción de nuevas líneas hizo posible la configuración de seis grandes ejes radiales ferroviarios, cuyo trazado discurría casi en paralelo al carreteril, pero que unía con eficacia, en tiempos de viaje sensiblemente menores, los principales núcleos urbanos del país de norte a sur y de este a oeste. Y al rebufo de esa expansión ferroviaria crece igualmente el transporte de correo y el número de expediciones ambulantes. La organización de las mismas también se refuerza: se crea la figura de los administradores-jefe o inspectores, como principales responsables de la organización y supervisión del trabajo en la línea o líneas a su cargo y se elabora, en 1866, el primer Reglamento de las Administraciones Ambulantes de Correos, donde se regulan y anticipan los principales cometidos y obligaciones del servicio a lo largo de los siguientes años y casi hasta su final.



Ese primer Reglamento se detiene tanto en los aspectos organizativos, clasificando y ordenando las distintas administraciones ambulantes en función de las rutas, sus poblaciones y proximidad a oficinas o estafetas de Correos fijas, la cantidad de correspondencia a manejar y los procedimientos para su recogida y entrega, como también en los distintos cometidos del personal, dentro y fuera de los vagones o en el tiempo de la escala, todo ello acompañado de un previsor y estricto régimen de infracciones y sanciones.

El Reglamento de las Administraciones Ambulantes de 1866 establecía un sistema organizativo muy similar al de las oficinas o administraciones en tierra, y demostrará ser tan sumamente eficaz que apenas sufrirá modificaciones con el paso del tiempo. Sus

► A comienzos del pasado siglo las principales estaciones contaban con sus propias estafetas de Correos

sanciones eran severas y en general proporcionadas a la falta; podían oscilar desde multas económicas por impuntualidad o errores en el encaminamiento de las cartas a sanciones más graves, como la expulsión del servicio por faltas reiteradas, desobediencia notoria, etc.

A medida que el ferrocarril fue sumando líneas y llegando a nuevos rincones, también las expediciones de ambulantes fueron ganando en complejidad y creciendo sus plantillas. Así, si hacia 1870 las administraciones de ambulantes contaban en total con unos 269 empleados, que trabajaban en unas 10

líneas, en 1926 esa plantilla era ya de 1.188 funcionarios que efectuaban unas 400 expediciones diarias. Por entonces su trabajo había ganado en complejidad y en cantidad; también en peligrosidad: “hemos de pensar que el volumen de correspondencia en esos años casi se quintuplica con respecto al del siglo anterior; la velocidad de los trenes ya tampoco es la misma y no se dispone por tanto del mismo tiempo para matasellar, clasificar y encaminar los efectos postales; el tráfico de trenes se ha hecho igualmente más intenso y obliga a una estricta puntualidad en las paradas y tiempos de paso, con unos márgenes de tiempo cada vez más reducidos para la carga y descarga y con exigencias de coordinación muy rígidas con las estafetas locales. Todo ello hace que el trabajo de los ambulantes sea especialmente sacrificado. Había expediciones, por ejemplo, como la de Madrid-Algeciras que se cubría en unas 18 horas de recorrido, lo que significaba una jornada de trabajo de igual duración, y que conllevaba otras 28 horas de permanencia en Algeciras hasta que partía de nuevo la expedición de retorno o ascendente a Madrid”, indica Gaspar Martínez Lorente.

Expediciones de riesgo

Pero, desde sus inicios, el trabajo de los ambulantes debió desarrollarse siempre dentro de unas escrupulosas medidas de seguridad: “al valor de confidencialidad de las cartas había que sumar el de los valores declarados, giros postales, paquetes y envíos



FFE

► Hacia 1926 la distribución postal por ferrocarril sumaba cerca de 400 expediciones diarias.



FFE



► Carga de correo en la estación de Irún. Museo Vasco del Ferrocarril.

certificados; además, en 1916 se crea la Caja Postal de Ahorros, así que la sola pérdida o sustracción de cualquier valor o comprobante entrañaba trastornos incalculables”, subraya Gaspar Martínez. Por todo ello, en las sucesivas reglamentaciones al respecto se prohíbe estrictamente el acceso a los vagones de ambulantes a toda persona ajena al servicio, con las únicas excepciones del personal expresamente autorizado por la Administración General de Correos y los funcionarios de Aduanas y Policía y Guardia Civil. Dentro de los vagones se

fijan también estrictas normas de seguridad: las cartas y efectos certificados deben guardarse bajo llave y candado, y los objetos asegurados y considerados de valor, protegidos en cajas fuertes. Con el paso del tiempo esas medidas fueron haciéndose cada vez más exhaustivas: las puertas de los vagones debían permanecer cerradas con cerrojos interiores y los empleados solo podían abandonar el vagón en las paradas establecidas. Desde comienzos del siglo XX a los vagones se les dotó también de timbres y luces rojas de alarma.

► Correos contó con un rico y variado parque móvil de coches ferroviarios.



► Sacas, vagón y estafeta de Correos en la madrileña estación de Chamartín hacia 1990.



AFC



AFC

Aun así, los contenidos de los vagones de ambulantes fueron siempre un objetivo codiciado por los amigos de lo ajeno, que en ocasiones excepcionales se encontraban entre el mismo personal de a bordo. Mayores fueron aun esos riesgos en caso de conflicto bélico, como durante las guerras carlistas, cuando los trenes correo se convirtieron en uno de los blancos preferentes de uno y otro bando, sufriendo asaltos con bastante frecuencia como se recuerda en el libro. Y, en otro orden de

Hacia mediados del siglo XIX el correo se convierte en un servicio público cada vez más demandado y el tren hace posible su entrega a diario

cosas, tristemente legendario y trágico fue el atraco al Expreso de Andalucía, que tuvo lugar en 1924 y en el que murieron asesinados dos ambulantes. También a lo largo de la Guerra Civil, el ferrocarril y sus infraestructuras —puentes, estaciones y tramos de vías en general— fueron objeto de bombardeos, sabotajes y voladuras. Los años de posguerra serían igualmente duros, pues las consecuencias del conflicto se extendieron por igual a los medios materiales —infraestructuras y parque móvil ferroviario— y a los recursos humanos, con las purgas y



AFC

militarización tanto de los empleados del ferrocarril —nacionalización de las compañías privadas, agrupadas en Renfe— como de Correos. Todo ello hizo del restablecimiento del servicio postal por tren un proceso lento y lleno de dificultades. Pese a todo, a finales de la década de los 50, Correos y Renfe consiguieron desplegar una red con 204 expediciones diarias de ambulantes que llegaba ya a casi todo el territorio, con un trayecto total de casi 70.000 km por día y logrando entregas de correspondencia prácticamente a diario.

Fue a partir de los años 80 del pasado siglo cuando el ferrocarril y el correo empezaron a separar sus destinos y seguir caminos cada vez más opuestos. Por un lado, el ferrocarril buscó una mayor eficacia y rentabilidad en sus servicios de viajeros, con aumentos de la velocidad y menores tiempos de recorrido, suprimiendo paradas intermedias y líneas sin apenas tráfico de pasajeros. Por su parte, la expansión y abaratamiento del transporte aéreo y la flexibilidad de rutas y horarios del transporte por carretera abrieron nuevas posibilidades al reparto postal. Una separación que a comienzos de los 90 fue prácticamente definitiva, cuando ya los envíos de cartas y efectos postales habían descendido de las casi 10 unidades de promedio por habitante y año en 1960, a apenas 1,5 a primeros de los 90.

Bibliografía

Trenes de papel. 150 años de expediciones ambulantes y coches correo en España. Pedro Pintado Quintana, Gaspar Martínez Lorente, Pedro Navarro Moreno y Francisco Javier Berbel Silva. Editorial Maquetrán, 2019.

Antonio Recuero / Imágenes: Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) y Archivo Centro de Publicaciones (ACF)