

LOS VAYAS O PARTES DE CONDUCCIÓN DE LOS CORREOS ORDINARIOS Y EXTRAORDINARIOS EN LA AMÉRICA MERIDIONAL (parte II)



Jesús Sitjà Prats
(Académico de Número)



1. INTRODUCCIÓN

En la revista *Academvs* de julio de 2020 se publicó la primera parte del estudio de los partes de conducción de los correos ordinarios y extraordinarios en la América meridional¹, en la que se describía estas formas de transporte de correspondencia por parte de los Condes de Castillejo, los descendientes de Lorenzo Galíndez de Carvajal y poseedores de la concesión de Correo Mayor en los virreinos de Nueva Granada y Perú². Un privilegio que ostentaron hasta el 30 de junio de 1769 con la incorporación del Oficio a la Corona, mediante un acuerdo oficializado con la Real Orden de 13 de octubre de 1768 y una Real Cédula de 27 de octubre de 1768³. De este periodo destacamos los impresos que utilizaron los diversos propietarios de la concesión para la conducción de este tipo de comunicación. Un pequeño número de estos preciosos documentos⁴ se encuentran actualmente guardados en el Archivo Histórico de la Nobleza de Toledo, y cabe destacar el exquisito grabado del escudo de armas del Correo Mayor, en su mayoría en color rojo. En el citado

artículo se hacía referencia, además, a una relación de los despachos conocidos en el virreinato de Nueva Granada en el periodo de la Real Renta de Correos, que abarcaba desde su incorporación hasta el fin de la colonia. Con ellos se cerraba la primera parte de este trabajo.

En esta segunda parte se tratarán las conducciones extraordinarias del virreinato del Perú y de la Intendencia de Charcas en el periodo colonial de la Real Renta de Correos, y el republicano. Un alcance geográfico que comprendía, Perú, Ecuador y el Alto Perú (la actual Bolivia). Este último territorio jugó un papel destacado en la lucha independentista y del que se conservan varios documentos dirigidos a varias poblaciones de su demarcación. La utilización conocida de estas conducciones por parte del correo se extendió a la época republicana, hasta finales de la década de los años 1840. En este periodo ya no se habla de ordinarias, dado que las rutas se encontraban bien regladas, al contrario de la época del Correo Mayor, y ahora había un administrador fijo, y un maestro de postas en la mayoría de los puntos del recorrido, para la asistencia de los correos y sus caballerizas. Estas conducciones fueron

¹ SITJÀ PRATS, J. Los Vayas o partes de conducción de los Correos ordinarios y extraordinarios en la América Meridional. *Academvs* número 24, julio de 2020. Madrid: RAHFeHP, 2020, páginas 7 a 28.

² Distinguiremos tres periodos: El colonial del Oficio de Correo Mayor, desde el inicio hasta el 30 de junio de 1769; el colonial de la Real Renta de Correos, desde el 1 de julio de 1769 hasta el año 1821 o 1824, según el momento de la independencia de los nuevos países, y el republicano, a partir de las fechas últimas citadas anteriormente.

³ Archivo General de Indias de Sevilla (AGI), Correos, 102 A.

⁴ SITJÀ PRATS, J. Los Vayas o partes de conducción de los Correos ordinarios y extraordinarios en la América Meridional. *Academvs* número 24, julio de 2020. Madrid: 2020, imágenes 1, 2, 3 y 7.

utilizadas, principalmente, por la Corona o el Gobierno republicano para transmitir o recibir noticias de los diversos destacamentos militares situados en el Alto Perú.

Las mismas cuestiones que se hicieron en la primera parte sobre este tipo de conducción del correo siguen siendo válidas en esta: ¿cómo se transportó?; ¿en qué forma?; ¿por quién? En la época colonial de la Real Renta de Correos se utilizaron, tal como se ha dicho, los llamados «*vayas*» o «*partes de conducción*» para las conducciones extraordinarias y las llamadas *guías de correspondencia*, para las ordinarias. Estos últimos eran unos impresos donde se anotaban el número de cartas o pliegos que enviaba el administrador de una determinada estafeta a otra, indicando su tipo: sencillas, dobles, triples, de peso, francas o certificadas. Pero no sólo se transportaba correo, también se conducían encomiendas, o sea, paquetes, valores e incluso oro, plata y objetos preciados. Los organismos que las efectuaban, bien fuera el Correo Mayor o la Real Renta de Correos, las aseguraban y sus importes estaban estipulados por leyes y ya han sido objeto de otros estudios⁵ en esta misma revista.

2. SIGNIFICACIÓN DE ESTOS DOCUMENTOS

La rareza de estos partes de conducción extraordinarios, tanto en la época colonial como en la republicana, es extrema. A nuestros días han llegado solo unos pocos, y los conocidos por el autor, después de registrar todos los observados durante más de veinte años de paciente recopilación de los referidos a esta segunda parte, no llegan a unos pocos ejemplares.

Una de las cuestiones que se plantean sobre estos valiosos documentos es: ¿por qué su singularidad? La respuesta es evidente, la mayoría de estas conducciones representaban enviar expreso a un conductor a caballo con varios mitayos y mulas cuando se recibía un

requerimiento oficial para ello. Generalmente, se trataba de comunicaciones postales desde la capital hasta Cuzco o a los destacamentos militares situados en el Alto Perú. Por otro lado, lo interesante de los partes de conducción son las marcas de cuño de las estafetas que sus administradores estamparon como una prueba de su paso. Al mismo tiempo, estas son una demostración de las verdaderas marcas de cuño utilizadas en las diversas administraciones postales y una referencia para su estudio, sin la máscara de posibles manipulaciones, un hecho frecuente y que ha sido motivo de artículos en revistas especializadas⁶.

En este artículo se mostrarán unas tablas en las que figuran las detenciones que efectuaron los conductores en su recorrido, reproduciendo las marcas de cuño de sus estafetas, bien para entregar su correspondencia, o para remudar las caballerizas. En la mayoría de estas las impresiones están realizadas en color rojo, siguiendo lo estipulado en las instrucciones sobre el uso de este tipo de tinta, hechas cuando Antonio de Pando era el administrador principal de Lima y que continuaron otros administradores⁷; e incluso en los primeros años de la República, bajo la dirección de Juan de Azádegui, tal como se observa en los mostrados en este artículo.

Juan de Azádegui entró en la administración principal de la Real Renta de Correos de Lima el 25 de febrero de 1802 como oficial 7º interino con un sueldo de quinientos pesos anuales⁸. Su valía en trabajos administrativos le supuso ascender rápidamente de categoría, de forma que en el año 1812 era ya oficial segundo⁹ y en 1824 administrador principal interino¹⁰, y finalmente en octubre de 1826 fue nombrado Administrador general del Perú por el Supremo Gobierno de la Nación Peruana¹¹.

⁵ SITJÀ PRATS, J. Río de la Plata. Orígenes del Correo Colonial. *Academvs* nº 15 noviembre 2011. Madrid: RAHE, 2015

⁶ SITJÀ, J.: Colonial Pre-Philately of the Viceroyalty of Perú. *Fakes Forgeries Experts*, nº 10 March 2007. Denmark: Knud Mohr editor, 2007, pp. 113-124.

⁷ Como ejemplo del uso de este color de tinta, en el inventario que se hizo de los enseres de la estafeta de Cuzco realizada en 1811, figura una partida que dice: *Dos tinteros de Ojalata con su tapa embutidos en madera, con tinta bermellón para sellar*. En AGI, Correos, 113A.

⁸ AGI, Correos, 134A.

⁹ AGI, Correos, 138 A.

¹⁰ AGI, Correos, 114 B.

¹¹ Azádegui, Juan de. *Manifiesto que hace el ciudadano Juan de Azádegui*. Lima: Imprenta J.M. Concha, 1827.

Tabla 1. Partes de conducción o «vayas» del virreinato del Perú (1769-1824) conocidos por el autor

Salida	Destino	Fecha salida	Recorrido	Ilustraciones
Lima	Cuzco	14-04-1811 ¹²	Cuzco	—
Lima	Juli	29-05-1811 ¹³	Huamanga, Andahuaylas, Cuzco, Sicuani, Pucará, Puno y Juli	—
Lima	Juli	2-06- 1811 ¹⁴	Cuzco, Desaguadero (Huaqui)	1-6
Arequipa	Potosí	20-9-1814	Moquegua, Tacna, Paz, Oruro, Potosí, y vuelta a Lima	14-21
Lima	Alto Perú	6-10-1815	Huanta, Huamanga, Abancay Cuzco, Sicuani, Pucará, Puno, Desaguadero, Paz, Sicasica, Oruro, vuelta a Lima	7-13

Tabla 2. Partes de conducción o «vayas» conocidos del Perú Republicano

Salida	Destino	Fecha salida	Recorrido	Ilustraciones
Lima	Tarma	12-07-1826	Lima-Matucana- Tarma- Jauja- Tarma- Yauli-Lima	22-23
Aplao	Camaná	9-01-1826	Mages-Camaná	28
Lima	Cuzco	17-10-1829	Guanta, Ayacucho, Mollepata, Cuzco, Abancay, Guanta	24-27
Huancayo	Yauli	8-03-1843	Huancayo, Jauja, Tarma, Oroya y Yauli	29-30

Tabla 3. Partes de conducción o «vayas» conocidos de la Real Audiencia e Intendencia de Charcas (1769-1824)

Salida	Destino	Fecha salida	Recorrido	
Plata	Varios	Abril a septiembre 1792	Varios	32 ¹⁵ (4)
Plata	Sta. Cruz	25-12-1795 Cruz de la Sierra	La Plata- Chilón-Santa	31
Plata	Varios	Mayo- octubre 1796	Varios	32 (4)
Oruro	La Paz y Cochabamba	(20-05-1821) fecha d documento	Dos a La Paz Uno a Cochabamba	33- 34
Oruro	Cuentas conducciones extraordinarias de marzo de 1814	30-04-1814	—	35-36
Oruro	Cuentas conducciones extraordinarias de finales de marzo y abril de 1814	19-05-1821	—	38
Oruro	Santa Cruz	7 -03-1822	La Plata a Santa Cruz de la Sierra	37

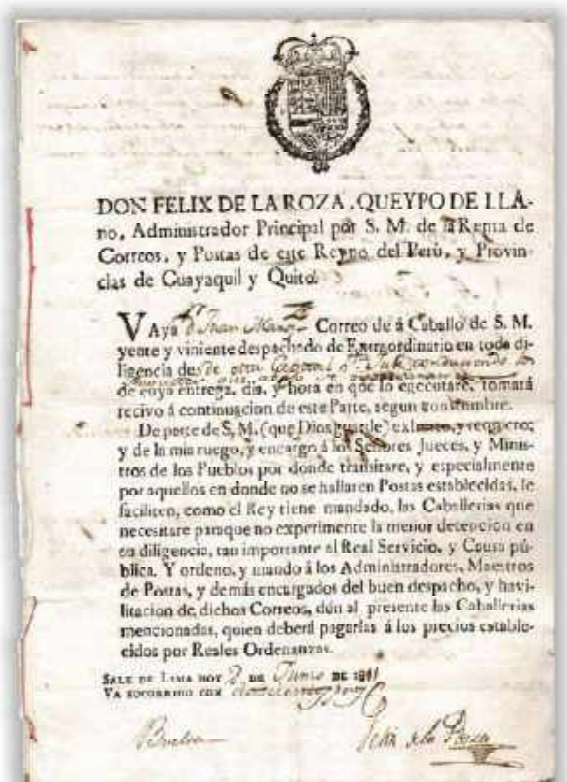
¹² Colección de Ponce Lozada, visto en la Exposición FIAF de Buenos Aires de 2019.¹³ Ibidem.¹⁴ Los documentos en que no hay cita, son o han pertenecido al autor.

2. PARTES DE CONDUCCIÓN EN LA ÉPOCA COLONIAL DE LA REAL RENTA DE CORREOS EN EL VIRREINATO DEL PERÚ

2.1. Parte de conducción de un correo extraordinario entre Lima y Juli (2 de junio de 1811).

En las ilustraciones 1 a 6 se reproduce este parte en que el administrador principal de Lima, Félix de la Roza y Queipo de Llano encarga al conductor Juan Márquez que efectúe un viaje de Lima a Juli transportando cinco paquetes que este irá entregando en su recorrido de la siguiente forma

- Uno a Huancavelica
- Uno a Huamanga
- Uno al Cuzco



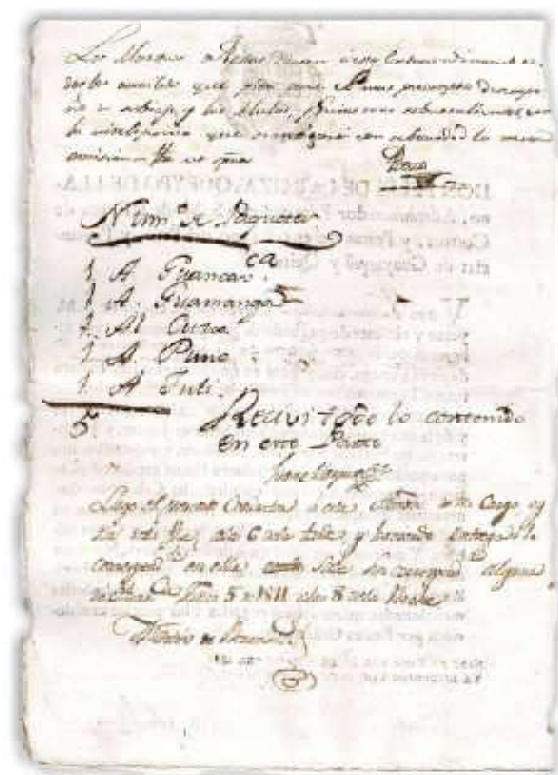
Además, Félix de la Roza señala que:

«Los Maestros de Postas darán a ese extraordinario todos los auxilios que pidan para el más pronto desempeño de su bñaje y las mulas y guías más sobresalientes, en la inteligencia que se castigarán con severidad la menor omisión dicha ut supra. (Firmado Roza).

El conductor firma la recepción con la frase habitual en todos estos documentos: «Reciví todo lo contenido en este parte»

La primera entrega se efectúa en **Huancavelica** el día 5 por la tarde, tardando tres días en recorrer setenta y tres leguas¹⁶. El administrador de esta localidad escribe en el parte:

«Llegó el presente conductor a esta Admon de mi



(Ilustraciones 1 y 2) Primera y segunda página del parte de conducción de Lima a Desaguadero, con salida de la capital el 2 de junio de 1811.

- Uno a Puno
- Uno a Juli

Para ello inicialmente se le abonan doscientos pesos para su manutención y la de su caballeriza.

cargo oy día en la fecha, a las 6 de la tarde, y habiendo entregado la correspond^{te} en ella sale sin correspond^{cia} alguna, de Huan^{ca} Junio 5 de 1811 a las 9 de la noche

(firmado Martín de Beramendi)

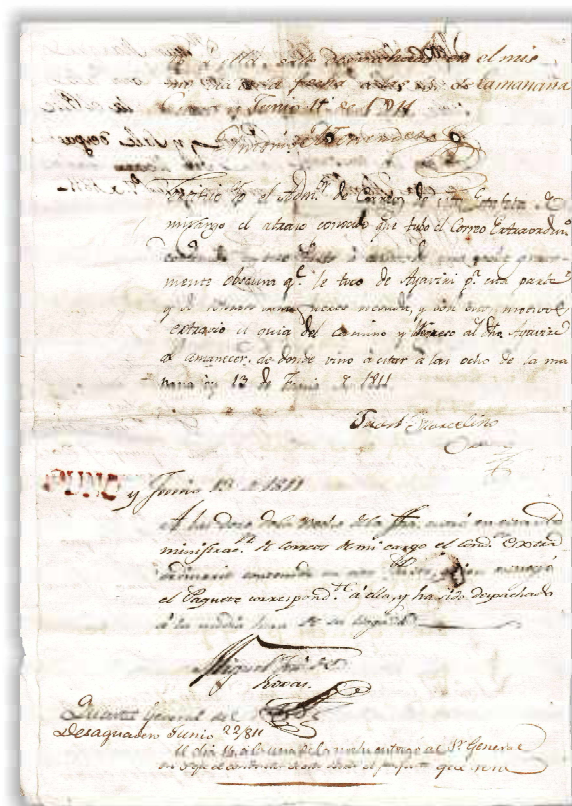
¹⁶ Distancias extraídas del Reglamento de Correos del Perú con el itinerario de distancias. Lima: Imprenta del Estado por José Enrique del Campo, 1866, página 66. Estas que se citan a efectos comparativos, difieren ligeramente de las utilizadas para el cálculo del pago de las conducciones, basadas en el *Reglamento que se ha de observar para la dirección y gobierno de los Oficios de Correo Mayor, y Carreras del Reyno del Perú y Chile*. En AGI, Correos, 107B de 1778.

La siguiente se realiza en **Huamanga** (actualmente Ayacucho), y su administrador indica:

«Llegó el contenido conductor D^o Juan Márques a esta Adm^{on} de mi cargo hoy 7 del corr^{te} a las siete de la mañana y entregó en ella el Pliego contenido en este Parte y sale despachado en la misma hora sin llevar nada de esta Adm^{on} de Guamanga y Jun^o de 1811

(firmado Manuel García Espinosa)»

Chinchero es una localidad situada en la ruta del Cuzco, y si bien el conductor no debía entregar en ella ningún paquete, sí pidió a un cargo de la misma que certificase su paso y las circunstancias de su demora:

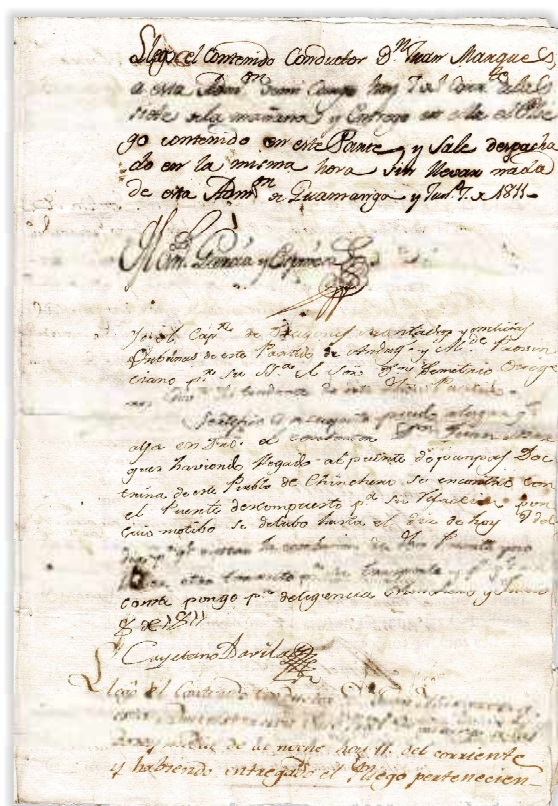


La siguiente parada del conductor fue en **Cuzco** donde entregó un paquete, y su administrador lo expresa de la siguiente manera:

«Llegó el contenido Conductor D^o Juan Marquez a esta Administración Sub Pr^{al} de mi cargo a las doce y media de la noche hoy 11 del corriente y habiendo entregado el Pliego perteneciente a ella sale despachado el mismo día de la fecha a las 3 de la mañana

Cuzco y Junio 11 de 1811. (firmado Antonio Menendez)»

La escritura de este administrador muestra un dominio de la gramática castellana muy superior a los otros



(Ilustraciones 3 y 4) Tercera y cuarta páginas del parte de conducción de Lima a Juli, en las que se muestra las paradas en Huamanga, Chinchero, Cuzco, Ayaviri, Puno y la llegada al cuartel de Desaguadero.

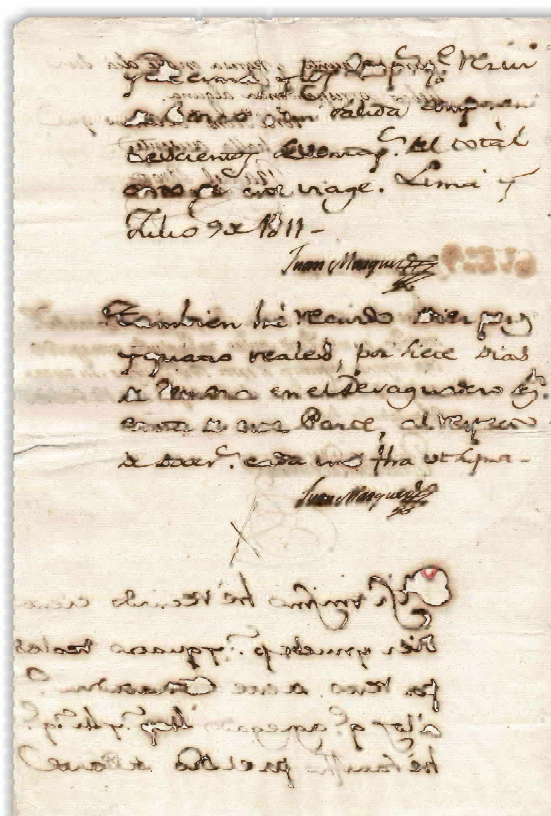
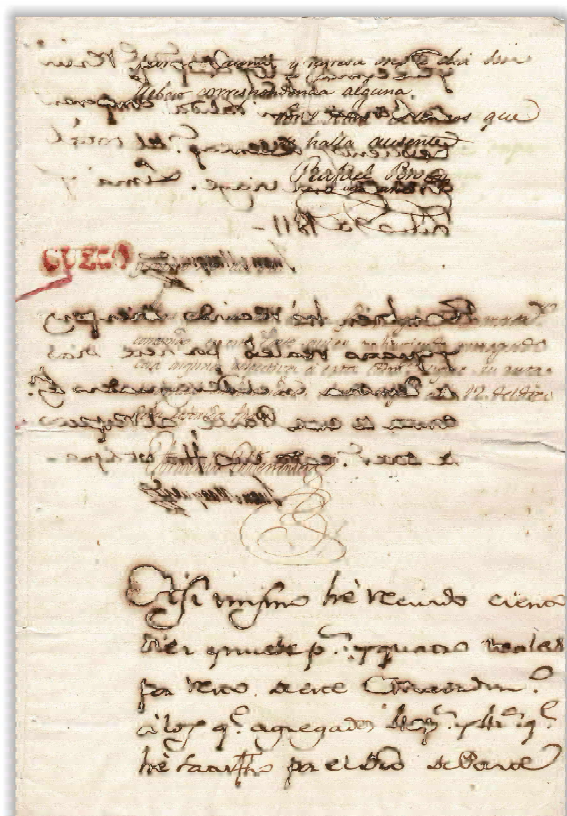
«Yo el Cap^{an} de Dragones Montados y Milicias de este Partido de Andah^e y Al^{de} provinciano p^r su S.^a el S^r D^o Demetrio Origenes, Gov^{or} Yntendente de este dho Partido: Sertifico en cuanto puedo alargar q^e aya en D^o. El conductor D^o Juan Marques habiendo llegado al puente de este Pueblo de Chinchero, se encontró con el Puente descompuesto por su dejación, por cuio motivo se detubo hasta el día de hoy, día p^r q^e espero la conclusión de dho Puente y no haver otro trancito p^r su trasporte y p^r q^e así conste, pongo p^r diligencia, Chinchero y Junio 8 de 1811».

(firmado Cayetano Dávila)

administradores de esta carrera. Cuzco junto con la capital era las ciudades más importantes del Perú colonial, y su categoría postal era de *subprincipal*.

El conductor tuvo otra incidencia a su paso por **Ayaviri**, y pidió el auxilio de su administrador de para señalarla en el parte y de esta forma obtener una justificación por la demora:

«Certifico Yo el Adm^{or} de Correos de esta Estafeta de mi cargo el atraso conocido que tuvo el Correo Extraordinario contenido en este Parte a causa de una noche gravemente obscura q^e le toco de Ayaviri p^r esta



(Ilustraciones 5 y 6) Quinta y sexta páginas del parte de conducción de Lima al Cuartel General del Ejército en el Desaguadero, cerca de Huaqui.

roco de Ayaviri p^a esta parte y de remate una fuerte nevada, y con este motivo se extravió el guía del camino y regresó al dho Ayaviri al amanecer de donde vino a estar a las ocho de la mañana, oy 13 de Junio de 1811.»

(firmado Juan Marcelino Orozco)»

La llegada a **Puno** se efectuó el 13 de junio y el administrador puso la marca de cuño de la estafeta en el parte (ilustración 4). Una práctica muy habitual, dado que de esta forma se corroboraba el paso del correo extraordinario. En el mismo su responsable, Miguel José de Rozas indica que se entregó el paquete y partió a la media hora de su llegada.

Ya solo faltaba entregar en último paquete en **Juli**, pero más concretamente en el Cuartel general del **Desaguadero**, hecho que se produjo al día siguiente. Justo en estas mismas fechas, el 20 de junio, tuvo lugar la Batalla de Huaqui, en la cual los revolucionarios bonaerenses tuvieron que desistir de su expedición hasta Lima, al ser derrotados por el Ejército Real¹⁷.

El apunte de entrega de este último paquete decía:

«Quartel general del Desaguadero Junio 22/811. El día 14 a la una de la noche entregó al Sr General en Jefe el conductor de este Parte el paquete que verá para este asunto y regresa en este día sin llebar correspondencia alguna. Por el Admor de Correos que se halla ausente

(firmado Rafael Perú)»

Al conductor solo se le faltaba regresar a Lima, y hacer el recorrido inverso, pasando por la administración del Cuzco, donde ahora sí, le estampan en el parte la marca de la misma, tal como se aprecia en la ilustración 5. A su llegada a la capital del Virreinato el 9 de julio se registra en el Parte:

Asimismo he recibido ciento diez y nueve ps y quatro reales por reco de este (indescifrable por quemaduras de la tinta) a los q^e agregados 4 p^s y 4 r^s q^e he satisfecho por el Dcho de Parte y los 200 p^s que recibí a la salida componen trescientos sesenta p^s del total costo de este viaje. Lima Julio 9 de 1811. (Juan Marquez)»

¹⁷ RABINOVICH, A. *Anatomía del pánico. La batalla de Huaqui*. Reseña de Daniel Gutiérrez Ardila en Quinto Sol, n° 22-3 de septiembre de 2018, Buenos Aires.

Y sigue:

«También he recibido diez pesos y quatro reales por siete días de demora en el Desaguadero como consta en este parte, al respecto de doce r cada una fcha ut supra.

(firmado Juan Marquez)»

Tabla 4 - Recorrido efectuado desde Lima por el conductor Juan Márquez para llegar hasta el Cuartel general del Ejército Realista en el Desaguadero.

El promedio fue de 24 leguas diarias, o sea, unos 134 kilómetros por día.

Paradas en el Recorrido	Leguas ¹⁸	Leguas a origen	Fecha
Lima	—	—	2-06-1811
Huancavelica	72	72	5-06-1811
Huamanga	30	102	7-06-1811
Chincheró	No figura		8-06-1811
	80	182	11-06-1811
Ayaviri	65	247	13-06-1811
	12	259	13-06-1811
Desaguadero ¹⁹	29	288	14-06-1811

2.2.- EL PAGO A LOS CONDUCTORES POR EL VIAJE Y DEL IMPUESTO DE LA CONDUCCIÓN A LA CORONA

El capítulo IV del Reglamento que se ha de observar para la dirección y gobierno de los Oficios de Correo Mayor, y Carreras del Reyno del Perú y Chile²⁰ del Conde de Floridablanca de 26 de septiembre de 1778, señalaba claramente como abonar a los conductores el importe de sus conducciones extraordinarias. Por su interés y para describir como se efectuaba su liquidación, se reproduce el contenido del mismo:

«IV

Á todos los Correos extraordinarios de á caballo que fueren despachados en diligencia con las referidas licencias para las Ciudades, Villas y Lugares del interior de las Provincias del REyno, ó de ellas á esta Capital, ú otros parages se les ha de abonar por el Ministro, ó persona particular de cuya orden hicieren el viaje á razón de **diez reales de plata por legua de ida y vuelta**, y de la cantidad á que ascendieren dichos viajes **se deducirá la décima de su importe**, y dos pesos y medio por licencia de los primeros caballos, á beneficio de la Real Hacienda; siendo de la obligacion y cargo de los referidos Correos el llevar indispensablemente dos caballos, uno para sí, y el otro que sirva al postillón ó guía que le ha de acompañar para devolverlos al lugar de donde los tomó, y en el qual ha de pagar anticipadamente á los dueños á real por legua de cada uno, á mas de dar por separado medio real por legua, á dicho postillón ó guía, bien entendido que deberán remudar unos y otros en los tránsitos acostumbrados, siguiendo la Ruta de Postas, ó en donde se conviniesen con los dueños si fuese travesía, pues en el caso de faltar de todo, ó en parte á lo que va prevenido, se les castigará rigurosamente, á mas de satisfacer los daños que hubiesen causado.»

Lo anterior se basaba en el Reglamento General publicado el 23 de abril de 1720²¹, cambiando los importes de pago a los conductores, pero mantenía el concepto del impuesto de la décima. Algo que modificó Antonio de Pando en el virreinato de Nueva Granda, según se describió en la primera parte de esta monografía²².

En el viaje del conductor Juan Márquez que hizo de Lima al Desaguadero, la distancia considerada entre ambos puntos según se muestra la tabla 4 es de 288 leguas.

El pago por la conducción se basa en la distancia recorrida, por tanto, 288 leguas (tabla 4) por 10 reales cada una, hacen 2.880 reales, o sea, 360 pesos. Además, el conductor recibió siete pesos cuatro reales por la detención de siete días efectuada en Desaguadero. Todo ello de acuerdo con los capítulos IV y IX del citado Reglamento de 1778. Este último señalaba doce reales por día de demora.

¹⁸ Distancias según el *Reglamento que se ha de observar para la dirección y gobierno de los Oficios de Correo Mayor, y Carreras del Reyno del Perú y Chile*. En AGI, Correos, 106B, Itinerario Real de Correos, n XIII.

¹⁹ El paraje de Desaguadero no aparece el Reglamento citado. Se ha tomado la distancia señalada en el parte.

²⁰ Reglamento que se ha de observar para la dirección y gobierno de los Oficios de Correo Mayor, y Carreras del Reyno del Perú y Chile. En AGI, Correos, 106B.

²¹ Anales de las Ordenanzas de Correos, año 1720, páginas 90-99

²² SITJÀ, J. Los vayas o partes de conducción de los correos ordinarios y extraordinarios en la América meridional. *Academvs número 24 de julio de 2020*. Madrid: RAHFeHP, 2020, páginas 7 a 27.

Al mismo tiempo se le descontaron 36 pesos por el impuesto de la décima, y 4 pesos 4 reales de licencia, que hacen los trescientos diecinueve pesos con cuatro reales que declara haber recibido.

2.3. Parte de conducción de un correo extraordinario entre Lima y Oruro (6 de octubre de 1815).

En las ilustraciones 7 a 13 se reproduce el parte en el que el administrador principal de Lima, Félix de la Roza y Queipo de Llano encarga al conductor Francisco de Paula Sánchez que efectúe un viaje de Lima a Oruro transportando doce paquetes que irá dejando en su recorrido de la siguiente forma

- Uno a Huancavelica
- Una a Huanta
- Uno a Huamanga
- Uno a Abancay
- Dos al Cuzco
- Uno a Puno
- Uno a Paz
- Cuatro a Oruro

Para ello anticipadamente se le abona doscientos ochenta pesos para los gastos de su manutención y de su caballería.

La primera entrega se efectúa en **Huancavelica** el día once a las doce de la noche, tardando cinco días en recorrer setenta y tres leguas²³. El administrador de esta localidad escribe en el parte:

Llegó el presente Extrard^o a esta Admon de mi cargo oy día en la fecha, a las 12 de la noche, y habiendo entregado lo correspond^e en ella conduce a su cargo lo siguiente. No paquetes 1 a Huamanga, 1 al Cuzco.

Sale oy de Huan^{ca} Junio 12 de octubre de 1815 a las 5 de la mañana

(firmado Martín de Beramendi)»

La siguiente parada se efectuó en la localidad de **Huanta**, donde el administrador escribe en el parte la pérdida de una mula:

«Llegó el presente conductor Extraordinario a esta Ad^o de my cargo oi trece de octubre alas doce del día y sale

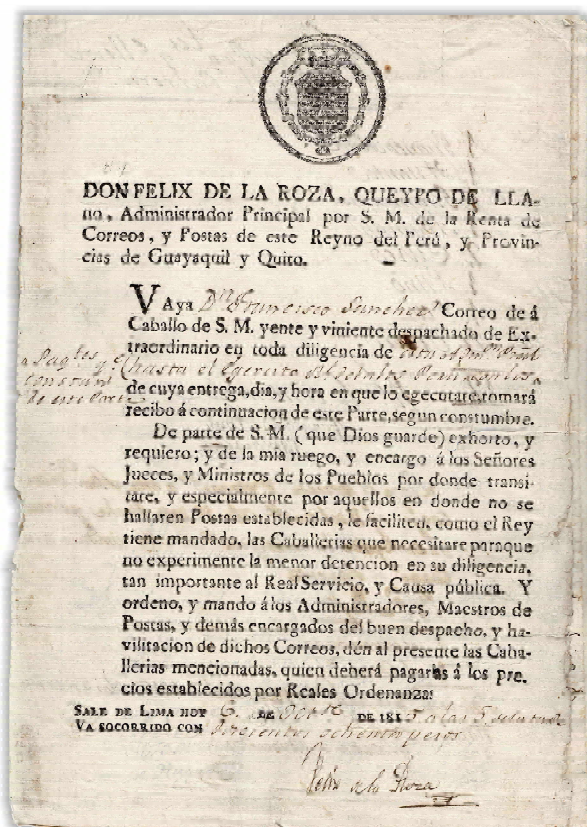
despachado alas sinco de la tarde p^r defecto del maestro de Postas q^e no allava en el Pueblo: asimismo Sertifico aber este despeñado en la alguia la mula en q^e benia traiendo la maleta, de q^e estoi bien informado y tubo qe estar dho conductor asta el subsiguiente día y para q^e conste lo firma conmigo.

(Firmas de Josef Einoar y Fran^{co} de Paula Sanchez)»

Al día siguiente el conductor alcanzó **Huamanga**²⁴ (actualmente Ayacucho), entregando el paquete de Lima.

«Llegó el cont^{do} conductor extraordin^o D^o Franco Paula Sanchez á esta Adm^{on} de mi cargo hoy 14 del corr^e a la una de la mañana, y entregó el Paquete contenido en este parte y sigue su ruta sin llebar nada hoy mismo alas 12 de mismo día. Guamanga y Oct^e 14 de 1815

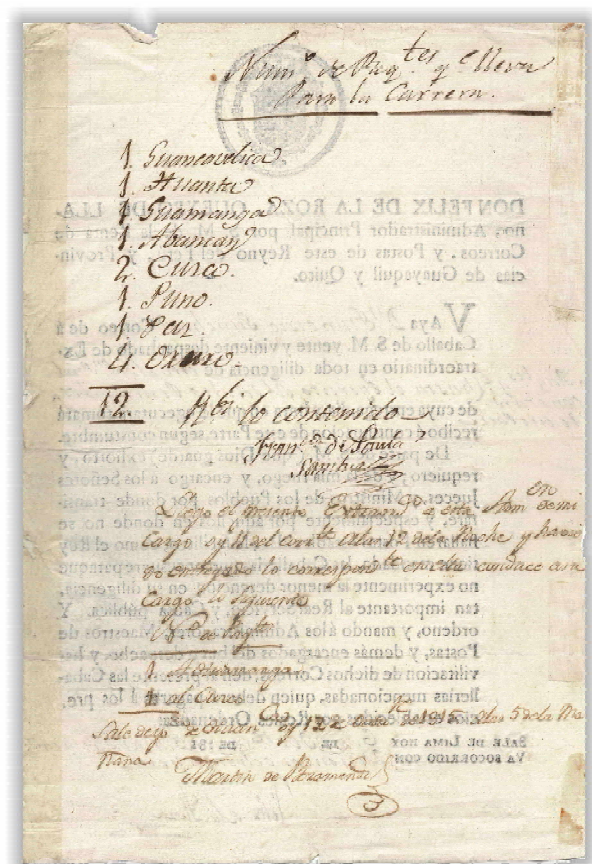
(firmado Manuel García y Espinosa).»



(Ilustración 7) Primera página del parte de conducción de Lima al Ejército del Alto Perú

²³ Distancia extraída del Reglamento de Correos del Perú con el itinerario de distancias. Lima: Imprenta del Estado por José Enrique del Campo, 1866, página 66.

²⁴ En los documentos coloniales es muy frecuente ver los nombres que empieza por «Hua..» (Huancavelica, Huanta, Huamanga, etc.) escritos en la forma «Gua..» (Guancavelica, Guanta, Guamanga, etc.). En la actualidad, gramaticalmente se ha adoptado la primera forma, y así se escribirá en general, a excepción de las transcripciones.



(Ilustración 8) Segunda página del parte de conducción de Lima al Ejército del Alto Perú.

Lo mismo hizo en **Abancay**:

«Llegó el contenido conductor Extraord^o D. Fran^{co} Paula Sanchez a esta R^l Adminon de Correos de mi cargo hoy día de la fcha a las tres de la mañana, y habiendo entregado un Paquete de Lima, sigue su ruta llebando un Paquete p^a el Cuzco, y sale despachado hoy 17 de Oct^r de 1815 a las tres de mañana (firmas José María de Hugarte y Fran^{co} de Paula Sanchez)»

La estancia en **Cuzco** fue muy breve, dado que solo estuvo dos horas, las necesarias para entregar dos paquetes, dos procedentes de Lima y otros dos que recogió en el trayecto de las estafetas de Huancavelica y Abancay. Su administrador anota en el parte que el conductor llegó a las once de la mañana del día dieciocho y parte a la una de la tarde del mismo día.

La siguiente parada fue en la estafeta **Sicuani**, que entró el 19 de octubre a las cinco, tal como se señala en el parte:

«Sicuani, y Octe 19 de 1815.

A las cinco de la tarde llegó a esta Adm^{on} de mi cargo el conductor contenido en este, y no habiendo entregado nada, sale despachado a las quatro de la mañana del siguiente día p^r haberle embarcado una nevada espesa q^e cayó sin llebar cosa alguna. (firmado Celedonio Aparacio).».

El administrador de **Pucará** estampa en el parte la bonita marca de su estafeta en color rojo, y señala:

«8bre 21 de 815

A las doce del día esta fcha llegó este conductor, y sale despachado a la una pr defecto de las mulas. (firmado Juan Estevan Padin).»

Las veinte leguas que separan Pucará de **Puno** las hizo el conductor en un día, tal como se deduce del parte de esta última, que además le entrega un paquete para La Paz.

«A las dos y media de la tarde entró en la Adm^{on} de mi cargo el conductor contenido en este Parte qⁿ habiendo entregado el Paquete correspond^{te} a ella salió despachado a las tres de la tarde de la misma fcha. Real Administración de Puno y Octubre 22 de 1815 (firmado Gregorio Gallegos).»

Dos días más tarde llega a **Desaguadero**:

«A las doce del día entró en la Adⁿ de mi cargo el contenido de este Parte, y a la misma ora sale despachado. Real Adⁿ de Desagro y Octubre 24 de 1815»

Las dieciocho leguas aproximadas que separan el Desaguadero de **La Paz** las hizo en conductor en un día.

«25 de Octubre de 1815. A las tres de la tarde de este día entró en esta R^l Adm^{on} de Correos de mi cargo el conductor del Correo extraordinario contenido en este Parte, quien habiendo entregado lo correspondiente á ella, recibió a su cargo lo siguiente: Paquete ..1 Oruro.

Sale despachado p^r el Cuartel gral a las seis de la tarde del mismo día hasta cuya hora lo demoró este Gov^{no} R^l Adm^{on} de Correos de la Paz 25 de Octubre de 1815.

Por ausencia del S^r Adm^{or} (firmado Pedro José de Veintemillar y Fran^{co} de Paula Sanchez)»

Si se compara este parte con el anterior del año 1811, se observa que el Cuartel General del Ejército Real se encuentra ahora en La Paz y no en el Desaguadero, en los días previos a la Batalla de Huaqui.

La siguiente parada fue en **Sicasica**, donde su

[illegible]

Llegó a esta d. de Agosto. Sub. Real de Cort. de mi cargo el Comd.
contenido en este. Parte, foy diez y ocho del cor. a las once del
dia y habiendole entregado el contenido de este cargo a don Juan
de la Cruz en Nueva corsepondiendo al mismo. Ensayo. 20 de
de 1815. Sale a la cama a la tarde.

Juan de los Rios

Don Juan y de la Cruz

A las cinco de la tarde llego a esta d. de
de mi cargo el conductor contenido en este, y no
habiendole entregado nada sale despachado a las
quatro de la mañana del siguiente dia
habiendo embarcado una netada e ipso
q. caso sin librar cosa alguna.

Celestino Aparicio

Sub. Real de Cort. de mi cargo el Comd.
contenido en este. Parte, foy diez y ocho del cor. a las once del
dia y habiendole entregado el contenido de este cargo a don Juan
de la Cruz en Nueva corsepondiendo al mismo. Ensayo. 20 de
de 1815. Sale a la cama a la tarde.

Juan de los Rios

Don Juan y de la Cruz

A las dos y media de la tarde entro en la ciudad
de mi cargo el conductor contenido en esta Parte q.
habiendo entregado a la persona correspondiente a la
A las 5. de la tarde sale a la cama a la tarde.

Real Administracion de Correo

(Ilustraciones 9 y 10) *Tercera y cuarta páginas del parte de conducción de Lima al Ejército del Alto Perú.*

[illegible][illegible]

(Ilustraciones 11 y 12) *Quinta y sexta páginas del parte de conducción de Lima al Ejército del Alto Perú.*

administrador señala:

«26 de Octubre de 1815.

A las diez de la noche de esta fha entró en esta Adm^{on} de Correos de mi cargo el conductor extraord^o contenido en este Parte quien no habiendo traído cosa alga perteneciente a ella, sale despachado sin demora en la misma forma (firmado Mariano Hernandez):»

Finalmente, el 28 de octubre llega al final de su recorrido a **Oruro**, y el administrador de esta indica:

«Oruro, Octubre 28 de 1815.

A las cinco de la mañana de este día entró en esta Adm^{on} de Corr^s de mi cargo el Conductor extraord^o contenido en este Parte, quien entregó los Paquetes en el anotador, y p^r haber caydo grabemente enfermo se ha demorado hta oy día en la fha en que sale, aun sin el total alivio de su quebrantada salud, sin llebar cosa alguna, lo que firmo pa su devida constancia en esta referida R^l Adm^{on} de Corr^s de Oruro a 28 de Novre de 1815. Por ausencia del Sr. Adm^{or} Mig^l Dehesa y Bustillo «

Pero antes de regresar fue a entregar unos pliegos al Cuartel General de Sorosora, según señala Dehesa y Bustillo en el parte:

«Nota: Que el mismo pres^{te} Conductor Sanchez conduxo toda la Corresp^d al Quartel Gral de Sorosora distante seis leguas de esta villa (firmado Bustillo).»

Al conductor Francisco de Paula Sánchez solo le faltaba regresar a Lima y efectuar la liquidación de su accidentado viaje de 355 leguas, casi cuatro mil kilómetros²⁵ entre ida y vuelta, tal como se detalla en la última hoja del Parte de conducción.

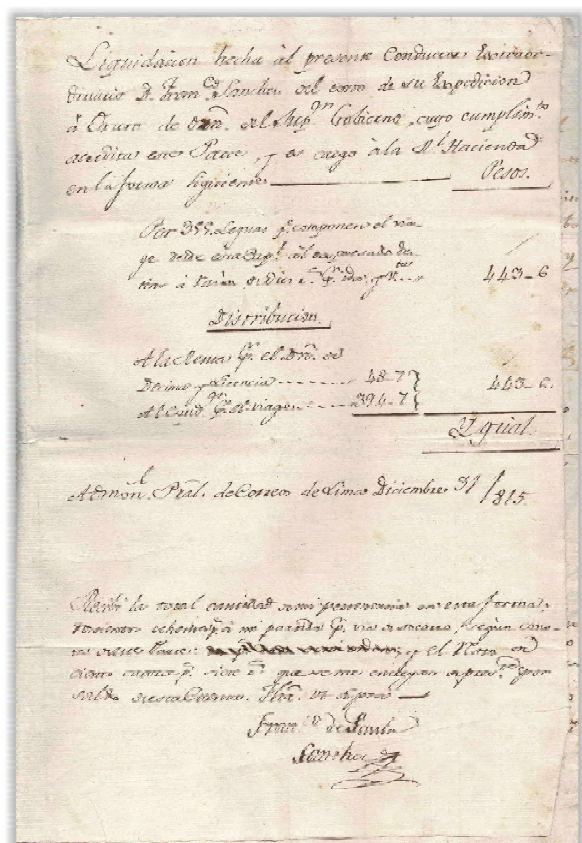
Tabla 5. Recorrido que efectuó el conductor del Correo extraordinario que salió de Lima el 6 de octubre de 1815

Paradas en el recorrido	Leguas ²⁶	A origen	Fecha
Lima	0	0	6-10-1815
Huancavelica	72	72	12-10-1815
Huanta	24	96	13-10-1815
Huamanga	6	102	14-10-1815
Abancay	51	153	17-10-1815
	29	182	18-10-1815
Sicuani	23	205	19-11-1815
	30	235	21-10-1815
	20	255	22-10-1815
Desaguadero	33	288	24-10-1815
	13	301	25-10-1815
	30	331	26-10-1815
	21	352	28-10-1815
Cuartel General de Sorosora	3 ²⁷	355	28-10-1815
Vuelta a Lima	Liquidación		31-12-1815

²⁵ Una legua española equivalía a 5,572 kilómetros. Visto en <http://rae.es/drae2001/legua>, Consulta realizada el 12 de marzo de 2022.

²⁶ Distancias según el *Reglamento que se ha de observar para la dirección y gobierno de los Oficios de Correo Mayor, y Carreras del Reyno del Perú y Chile*. En AGI, Correos, 106B, Itinerario Real de Correos, n XIII.

²⁷ A pesar de que el administrador de Oruro indicó en el parte que el Cuartel se encontraba a seis leguas, debió considerarse tres, dado que la distancia a Oruro según el Reglamento era de 352 leguas



(Ilustración 13) Séptima y última página del parte de conducción de Lima al Ejército del Alto Perú en Oruro

El promedio del viaje realizado por el conductor Francisco de Paula Sánchez fue de 16,51 leguas diarias, o sea noventa y dos kilómetros.

2.4. Liquidación del viaje del conductor Francisco de Paula Sánchez que salió de Lima el 6 de octubre de 1815 de Lima a Oruro.

En la última hoja del parte (ilustración 13) figura el desglose la liquidación del citado viaje, de esta forma:

-Por 355 leguas q^e componen el viaje
desde esta Cap^a al expresado destino
á razón de diez r^s p^r ida y v^{ta} 443 p^s 6 r^s
Distribución
A la Renta p^r el D^o de
Decima y Licencia 48 pesos 7 reales
Al Cond^{or} p^r el viaje 394 pesos 7 reales

De acuerdo con lo estipulado el Reglamento del Conde de Floridablanca de 1778, visto ya en el apartado 2 de este artículo, las 355 leguas de viaje efectuadas por el conductor debían liquidarse a 10 reales cada una, lo que hacen los 3.550 reales, o sea, 443 pesos con 6 reales.

A esta cantidad hubo que deducir el diez por ciento del impuesto de la décima, o sea, 44 pesos con 3 reales, y la licencia 4 pesos y medio. El total a deducir fueron 48 pesos con 7 reales.

2.5. Parte de conducción de un correo extraordinario entre Arequipa y Potosí (20 de septiembre de 1814).

En las ilustraciones 14 a 21 se reproduce este parte en el que el administrador principal de Arequipa, Josef de Alais y Quintana encarga al conductor Josef Pasqual Zurriga que efectúe un viaje de Arequipa a Potosí transportando catorce paquetes que irá dejando en su recorrido de la siguiente forma:

De Arequipa

- Uno a Moquegua
- Una a Tacna
- Uno a Paz
- Uno a Oruro
- Uno a Plata
- Uno al Cochabamba
- Uno a Potosí
- Uno a Tupiza
- Uno a Salta

De Lima

- Uno a Paz
- Uno a Oruro
- Uno a Cochabamba
- Uno a Plata
- Uno a Potosí

Para ello se le entrega doscientos cuarenta y siete pesos cuatro reales como pago adelantado para la conducción. La salida se efectuó a las dos de la tarde.

[illegible]

La primera estafeta de la ruta de esta conducción es la de **Moquegua**, donde debe entregar un paquete. Su administrador estampa la marca de la administración en el parte y además escribe:

«Moquegua Septiembre 22 de 1814

En este día a la cinco y media de la tarde, entró en esta Adm^{on} de Correos D. José Pasqual Zuniga haciendo de Correo extraordinario de Arequipa hta la villa de Potosí, qⁿ entregó un paquete de corresponda para esta., Buelve a salir despachado para su destino a veinte y tres del dho, con el auxilio necesario, llebando de esta la correspondencia reunida qⁿ se anotará a continuación de este Parte qⁿ fha veinte del corriente se dio en la Adm^{on} de Arequipa, incluyendo en el catorce paquetes del Real Servicio y del Publico. Ha retardado en salir este conduct^r para su destino p^r no haber en esa carrera mulas de posta, y había sido necesario pedir auxilio para ello al Sr. Subdelegado, qⁿ con algun trabajo pudo proporcionarlas, pagando a los interesados de ellas y Postillon, lo que acostumbra pagarles como si fuese para particulares, aun qⁿ con alguna corta rebaja qⁿ solo suelen hacer. Sale a las dos de la tarde de dho día veinte y tres.

Numero de paquetes... para Tacna 1

Recivi el Paquete contenido anteriormte a mi satisfacción fha ut supra

(firmado Jose Pasqual Zuniga).»

En la mayoría de las estafetas y en ciertos tambos estaban establecidos los llamados *Maestros de Postas* según señalaba el capítulo IV del *Reglamento que se ha de observar para la dirección y gobierno de los Oficios de Correo Mayor, y Carreras del Reyno del Perú y Chile*²⁷ del Conde de Floridablanca de 26 de septiembre de 1778. Estos debían tener a disposición de los conductores del correo caballerizas de refresco con un precio ya estipulado en la citada disposición. En el caso de Moquegua, según relata el administrador no había maestros de postas, y por tanto, debieron pedir las mulas a particulares, ajenos a este Real Servicio, y que se cobraron a precios de mercado.

La siguiente parada anotada en le parte fue en la estafeta de **Tacna** que, al igual que la anterior, se estampa la marca en color rojo, y su administrador señala:

« Tacna, y Sept^r 24 de 1814

En este día a las diez de la noche entró en esta Adm^{on} de mi cargo el conductor contenido en este Parte quien entregó

en ella los Paquetes qⁿ le corresponden de Arequipa siguiendo a su destino con los demás, y por haver llegado gravem^{te} enfermo sin haver mejorado, sigue en su lugar el Correo Supernumerario Dⁿ José Ume llevando ademas lo ocurrido en esta dha Admon qⁿ se anotará al pie, debiendo entrar por las villa de Oruro sino hallase impedimento pa dejar los Paquetes qⁿ corresponden a aquella Adm^{on} y anotar el día de su entrada y salida p^r qⁿ conste su diligencia.

Sale el veinte y seis en el mismo día alas diez pr no haverse podido antes conseguir cabalgaduras, sin embargo, del auxilio pedido al Juez Real.

12 Paquetes p^r otra Administracion de Lima y Areqa

1 « de esta para Potosí. 13

Recibi los trece Paquetes de correspondencia p^r los destinos expresados a mi entera satisfacción, fha ut supra

(firmado Joaquín Gonzalez Vigil y José Ume).»

En Tacna al igual que en Moquegua no debía haber maestro de postas y hubo que recurrir al Juez Real para conseguir mulas de refresco. Todos los organismos públicos debían dar auxilio a los conductores extraordinarios para seguir con su ruta, según se señalaba en el Reglamento²⁹. El conductor según se comenta en el parte cayó gravemente enfermo y fue sustituido por un supernumerario de esta administración

El conductor llegó a **Oruro** días después tal como se refleja en la ilustración 17:

«ORURO Oct^{re} 2 de 1814

A las dos de la tarde de este día entró es esta Administración de Corr^e de mi cargo el Conductor extraordⁿ contenido en este Parte y reciviendose los seis Paquetes corresp^{tes} a ella, Cochab^a, y la Paz, vuelve a salir p^r su destino con los restantes y lo qⁿ se expresará a continuación
Paquetes

Para la Adm^{on} Pral de Potosí1.

Sale despachado de esta referida Adm^{on} de Corr^e de Oruro a las siete de la noche del referido día mes y año, ora en qⁿ los S.S. Comandantes han entregado la correspond^t, y así lo firma conmigo dho conductor p^r qⁿ conste.

(firmado Diego Antonio del Portillo, José Ume).»

El destino final de la conducción era Potosí, pero dado que **La Paz** y **Cochabamba** no se encontraban en esta ruta, la correspondencia destinada a estas poblaciones se dejó en esta administración de Oruro.

²⁷ Reglamento que se ha de observar para la dirección y gobierno de los Oficios de Correo Mayor, y Carreras del Reyno del Perú y Chile. En AGI, Correos, 106B.

²⁸ Ibidem.

El teniente de Armas Capitan Don Juan de la Cruz, y la
 Pte. Muelle y de la Pte. de los Puertos con los restantes
 y lo q. se expusiere a continuacion.

Paquetes

Para la Adm. Pta. de Potosí...

Salte despachado de esta Ref. Adm. de Cava de Ocaso
 alas siete de la noche del referido día mes y año. en q. los
 Srs. Comandantes han entregado su Correspond. y así la misma
 Comisgo Dho. Conduccion p. q. conde.

Diego Apr. del S.
 Batallas

POTOSÍ y Octubre 5 de 1814

A las patas de la tarde de este día recibí en esta Adm.
 Principal Ref. de mi S. p. el Conductor contenido
 en este Carteguen entregue los Paquetes expresados en el,
 y segun libranza a la Cava lo siguiente:

Paquetes.

1. el de la Adm. de los de Ocaso.
2. el de la Adm. de los de Obispa y Obispo.

Salte despachado de esta Pte.

El Administrador Pta. de Potosí de este día recibí en esta Adm.
 Principal Ref. de mi S. p. el Conductor contenido en
 este Carteguen entregue los Paquetes expresados en el,
 y segun libranza a la Cava lo siguiente:

Paquetes.

1. el de la Adm. de los de Ocaso.
2. el de la Adm. de los de Obispa y Obispo.

Salte despachado de esta Pte.

ORURO Oct. 5 de 1814

Alas diez de la tarde de este día recibí en esta Adm.
 Principal Ref. de mi S. p. el Conductor contenido en
 este Carteguen entregue los Paquetes expresados en el,
 y segun libranza a la Cava lo siguiente:

Paquetes.

1. el de la Adm. de los de Ocaso.
2. el de la Adm. de los de Obispa y Obispo.

Salte despachado de esta Pte.

TACNA Oct. 5 de 1814

El Com. extraordinario D. José Pargueta
 Zúñiga y segun el Ref. de la Pte. de la noche
 con el auxilio necesario, y en especial con Dho.
 p. q. se han dado p. haberse pagado no en su
 como Comisgo, y segun lo que se acordó
 en la noche de este día se entregó al Sr.
 el Dho. p. q. se han pagado de Dho. Zúñiga
 y los restantes a p. q. se han pagado de
 un paquete de este q. se han pagado como se
 acordó a continuacion.

Paquetes.

1. el de la Adm. de los de Ocaso.
2. el de la Adm. de los de Obispa y Obispo.

Salte despachado de esta Pte.

POTOSÍ y Octubre 5 de 1814

A las patas de la tarde de este día recibí en esta Adm.
 Principal Ref. de mi S. p. el Conductor contenido
 en este Carteguen entregue los Paquetes expresados en el,
 y segun libranza a la Cava lo siguiente:

Paquetes.

1. el de la Adm. de los de Ocaso.
2. el de la Adm. de los de Obispa y Obispo.

Salte despachado de esta Pte.

El Com. extraordinario D. José Pargueta
 Zúñiga y segun el Ref. de la Pte. de la noche
 con el auxilio necesario, y en especial con Dho.
 p. q. se han dado p. haberse pagado no en su
 como Comisgo, y segun lo que se acordó
 en la noche de este día se entregó al Sr.
 el Dho. p. q. se han pagado de Dho. Zúñiga
 y los restantes a p. q. se han pagado de
 un paquete de este q. se han pagado como se
 acordó a continuacion.

Paquetes.

1. el de la Adm. de los de Ocaso.
2. el de la Adm. de los de Obispa y Obispo.

Salte despachado de esta Pte.

POTOSÍ y Octubre 5 de 1814

A las patas de la tarde de este día recibí en esta Adm.
 Principal Ref. de mi S. p. el Conductor contenido
 en este Carteguen entregue los Paquetes expresados en el,
 y segun libranza a la Cava lo siguiente:

Paquetes.

1. el de la Adm. de los de Ocaso.
2. el de la Adm. de los de Obispa y Obispo.

Salte despachado de esta Pte.

(Ilustraciones 18 a 21) Cuatro últimas páginas del parte de conducción de Arequipa a Potosí
 con salida de 20 de septiembre de 1814

«POTOSÍ y Octubre 5 de 1814

A las quatro de la tarde de este día se recibió en esta Admon Principla de Correos de mi cargo, el Conductor contenido en este Parte, quien entregó los Paquetes expresados en el y regresa llevando a su cargo lo siguiente

Paquetes

- 1 al Señor Adm^{or} de los de Oruro
 2. Al Señor Adm^{or} de los de Arequipa y Tacna
- Son 3

Sale despachado de esta R^l Administracion Pral de Correos de Potosí a las doce del día de hoy 6 de octubre de 1814. Socorrido con cincuenta pesos en calidad que el Administrador de Tacna los reintegre atento a no constar en este Parte habersele dado a este conductor cantidad ninguna de dinero. Y para q^e conste el recibo de todo lo anotado en esta oficina de mi cargo, lo firmó conmigo dho conductor.

(firmado Pedro Antonio de Aguirre José Ume).»

Ahora el conductor efectúa el viaje de regreso y la primera estafeta anotada en el documento es la de **Oruro**:

«ORURO Oct^{ra} 9 de 1814

A las dos de la tarde de este día entró en esta Adm^{on} de Corrs de mi cargo el Conductor extraord^o contenido en este Parte y habiendo entregado el Paquete correspond^{te} a ella vuelbe a salir a las tres y media de dha tarde llevando a su cargo el Paquete sig^{te}.

Paquetes

Para Arequipa 1

Y p^a q^e conste firmó conmigo dho conductor

(firmado Diego Antonio del Portillo, José Ume).»

La siguiente es la administración de **Tacna**, efectuándose el cambio de conductores, dado que el de Arequipa, José Pasqual Zuniga ya debía encontrarse recuperado de la enfermedad que le retuvo en esta y le impidió continuar el viaje.

«TACNA, y Octb^{ra} 15 de 1814

Anoche a las seis de la tarde (tachado en el original) entró en esta Adm^{on} el Correo Supernumerario D. José Ume q^e siguió hta la villa de Potosí, y quien reintegró los cincuenta pesos con q^e sin necesidad se le dieron en aquella Adm^{on} por haver ido pagado por el Principal Correo extraordinario en su buelta el mismo q^e regresa desde este Pueblo a la Adm^{on} de Areq^a qe sale hoy a las dos de la tarde conduciendo la correspondencia siguiente:

1 Paq^{te} de esta Admon p^a Areq^a

1 « de Oruro pa idem

1 « Pliego de Potosí p^a el Dor Admor de idem

1 « Carta franca p^a el S^{or} Adm^{or} de Moquegua.

4,-

Son quatro piezas q^e recibí a mi entera satisfacción en el día y hora que se cita.

(firmado Joaquín Gonzalez Vigil y José Pasqual Zuniga).»

La siguiente es la estafeta de **Moquegua**, y en este caso no se stampa la marca de cuño de dicha administración en el parte:

« Moquegua octubre 17 de 1814

En este día, y las nueve de la mañana del, entró á esta Adm^{on} el Conductor del Correo extraordinario D. José Pasqual Zuniga de regreso de Potosí. Buelve a salir despachado para Arequipa a las nueve de la noche con el auxilio necesario, y en especial con doce p^a q^e se le han dado p^a haver representado no tener como conducirse. Y atento a esta necesidad se le han dado con el cargo de devolverlos al S^{or} Adm^{or} de Areq^a quien los percivirá de dho Zuniga, y los devolverá á esta Adm^{on}. Lleba un paquete de esta q^e ha ocurrido como se anotará a continuac^{on}.

(firmado Ramon Dabila y Biscarra)

Numo de Paquet^e

Para Arequipa1

Recivi el paquete contenido anteriom^{te} junto con los Doce pesos citados, todo a mi satisfacción, fha ut supra

(firmado Jose Pasqual Zuniga).»

Este parte no tiene más información que la citada en las ocho páginas mencionadas. Se encuentra a faltar la llegada a Arequipa, y la liquidación, que debió practicarse en la Administración de correos de Arequipa.

El pago por la conducción de acuerdo con lo estipulado en el Reglamento³⁰ debió ser: 227 leguas a diez reales la legua, son 2.270 reales, o sea, 283 pesos con 6 reales, de los cuales habría que deducir 28 pesos con 2 reales de la décima, más la licencia, 4 pesos 4 reales. En total para la Real Hacienda 32 pesos con 6 reales y para los dos conductores 252 pesos.

En la tabla 6 se muestran las diferentes administraciones que hicieron anotaciones en el parte de conducción, con la distancia en leguas de cada una de ellas.

³⁰ Reglamento que se ha de observar para la dirección y gobierno de los Oficios de Correo Mayor, y Carreras del Reyno del Perú y Chile. En AGI, Correos, 107B.

Tabla 6. Recorrido que efectuaron los conductores del Correo extraordinario que salió de Arequipa el 20 de septiembre de 1814

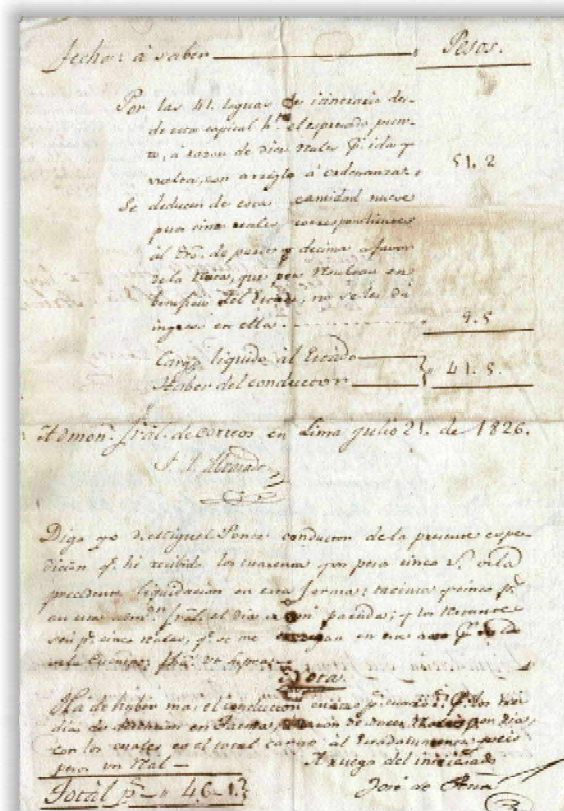
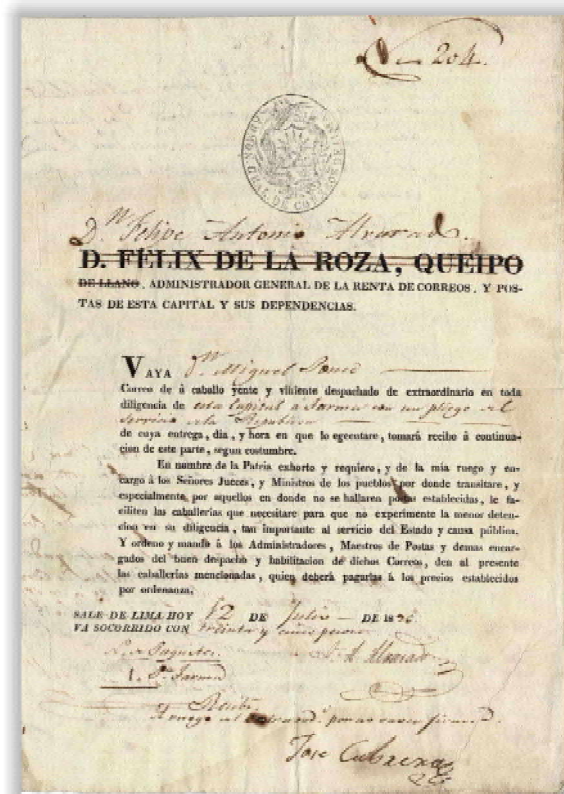
Paradas en el Recorrido ³¹	Leguas	A origen	Fecha
AREQUIPA	0	0	20-09-1814
MOQUEGUA	50	50	22-09-1814
TACNA	30	80	24-09-1814
ORURO	90	170	2-10-1814
POTOSÍ	57	227	5-10-1814
ORURO	Vuelta	—	9-10-1814
TACNA	—	—	15-10-1814
MOQUEGUA	—	—	17-10-1814

El promedio del viaje fue de casi 15 leguas por jornada, o sea 83,5 kilómetros. Un poco inferior a lo estipulado en el Reglamento en su título IX³², que señalaba veintidós leguas diarias, pero al no haber cabalgaduras disponibles, debía rebajarse en cinco leguas diarias, por tanto fueron quince reales contra diecisiete que señalaba el reglamento citado anteriormente.

3. PERÚ. ÉPOCA REPUBLICANA

3.1. Parte de conducción entre Lima-Tarma-Jauja (12 de julio de 1826).

Un interesante parte de conducción extraordinaria entre Lima y Tarma, que luego se alarga hasta la localidad de Jauja es el mostrado es las ilustraciones 22 y 23, donde solo se reproducen la primera y última páginas. Este es el primero conocido de la época de la época republicana y se utilizó un



(Ilustraciones 22 y 23) Primera y última páginas del parte de conducción de Lima a Tarma (12 de julio de 1826)

³¹ Las distancias en Leguas están extraídas de la tabla IV de la carrera de Arequipa a Tarapacá y de Tacna a Oruro, y de la XI de Oruro a Potosí del Reglamento que se ha de observar para la dirección y gobierno de los Oficios de Correo Mayor, y Carreras del Reyno del Perú y Chile. En AGI, Correos, 106B.

³² Ibidem título IX.

impreso con la cabecera del anterior administrador Félix de la Roza Queipo de Llano, destituido por el gobierno realista al hacerse cargo temporalmente de la administración de Lima, Francisco Montoya³³.

El encabezamiento de la presente conducción **señala** «*Vaya D^o Miguel Ponce Correo de à caballo yente y viniente despachado de extraordinario en toda diligencia de esta capital a Tarma con un pliego del servicio de la República...*».

Al conductor se le entregaron treinta cinco pesos para su manutención y firma un empleado de la administración, dado que él no sabía firmar.

El primer registro en el parte es en la población de Matucana en la actual provincia de Huarochiri, el trece de julio de 1826 y dos días después llega a su destino, Tarma, a las doce del mediodía entregando el pliego a otro conductor José Manuel Collao, para que realice la entrega final en Jauja, completando la operación el 17 de julio. A su vuelta, se despacha de vuelta el primer conductor para Lima, pasando por Yauli, el día 19 de julio y finalmente la llegada a su origen el día 21.

La liquidación de los gastos del viaje se efectúa de acuerdo con la reglamentación colonial, o sea, diez reales por legua de viaje de ida, más el tiempo de espera y descontando el impuesto de la décima y la licencia. En la última hoja se describe de la siguiente forma:

«Por las 41 leguas de itinerario desde esta capital h^a el espresado punto, á razón de diez reales p^a ida y vuelta, con arreglo á ordenanzas....
51. 2

Se deducen de esta cantidad nueve pesos cinco reales correspondientes al dro de parte y decima a favor de la renta, que por resultan en beneficio del Estado, no se les dá ingreso en ella
9.5

Cargo liquidado al Estado

Haber del conductor 41. 5

El parte sigue diciendo que había que abonarle los días de estancia en Tarma, por lo que se le pagaron cuatro pesos y cuatro reales más, dado que tres días a doce reales por día son treinta seis reales.

3.2. Parte de conducción de un correo extraordinario entre Lima y Cuzco (17 de octubre de 1829).

En las ilustraciones 24 a 27 se reproduce un parte de conducción de la época republicana del Perú, desde Lima al Cuzco pasando por las estafetas de Huanta, Ayacucho, Mollepatá y Cuzco. A la vuelta a la capital pasa por las administraciones de Carahuasi, Abancay y Huanta. La conducción reflejada en este documento fue enviada por el administrador principal, Juan de Azaldagui y encargada al conductor Domingo Bernárdez para que efectuase la conducción de tres paquetes que debería dejar en su recorrido.

Este *vaya* o parte de conducción es uno de los pocos conocidos de la época republicana, en que siguiendo lo establecido en el periodo colonial se estampan los sellos de cuño de las diferentes estafetas de su recorrido y donde el conductor efectúa una detención. Asimismo, figuran algunos tambos o paradas de postas, en las que el conductor tuvo que realizar una remuda.

Los paquetes o pliegos que transportó el conductor fueron:

- Uno para Ayacucho
- Una para el Cuzco
- Uno para Puno

Para su viaje se le entregaron doscientos veinticinco pesos como pago adelantado para la conducción

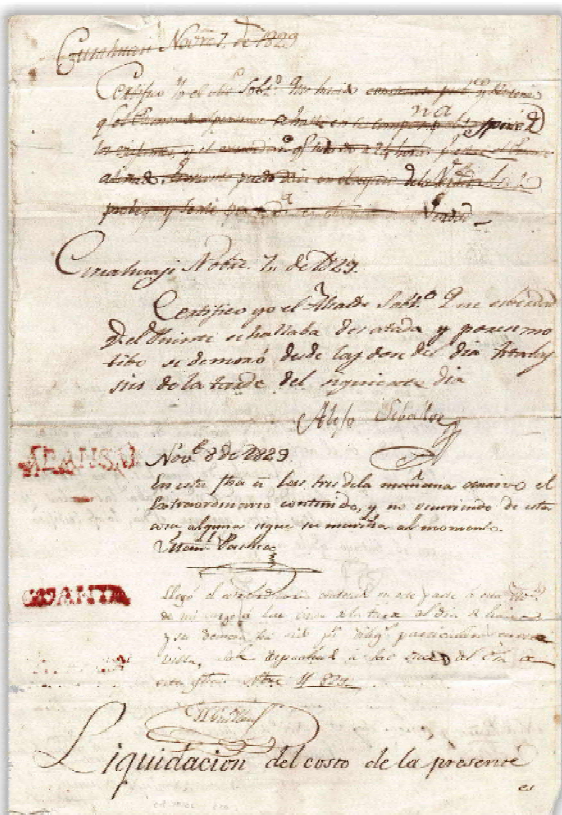
La primera parada en el recorrido se efectúa en **Huanta** y su administrador estampó el cuño de la administración en el parte, y anotó lo siguiente:

«GUANTA Llego el extraordinario contenido en este Parte a esta administracion de mi cargo a las nueve de la noche del día de ayer quien sea (se ha) demorado hasta las once del día de esta fha por no haber pronto servicio de postas y carecer esta de los indígenas que antes auxiliaban.

Sale despachado a la ora referida, 24 Octubre 829
(firma SS. Guillen).»

Con la independencia del país, se derogaron todas las disposiciones vigentes de la época colonial, entre ellas las referentes a los maestros de postas y el disponer de los cuatro indígenas señalados en el Reglamento de 1777

³³ El 26 de febrero de 1824, las tropas republicanas se retiraron de Lima y también de la Administración General de Correos de esta capital, hasta una fecha no precisa del mes de diciembre de 1824. Anteriormente estuvo dirigida por Félix de la Roza, el cual se había adherido a la causa republicana. En la nueva ocupación se hace cargo Francisco de Montoya. Posteriormente, con la toma definitiva de Lima por parte del Gobierno republicano, aquel vuelve a Lima y se hace cargo de la Administración hasta el año siguiente, en que la traspasa a Felipe Antonio de Alvarado, por jubilación. En **SITJA, Jesús**. La fase final de la administración colonial de la oficina principal de correos de Lima. *Filatelía Peruana, número 182*. Lima: Asociación Filatélica Peruana, 2011.



(Ilustraciones 24 a 27) *Parte de conducción de Lima a Cuzco con salida de 17 de octubre de 1829*

La distancia que separa Ayacucho de Huanta según el Itinerario Real de Correos es de seis leguas, que el conductor hizo en seis horas y media, tal como se desprende de la anotación del administrador de esta última:

«AYACUCHO 24 de octubre de 1829

En esta fha a las cinco y media de la tarde arribó en esta admon de mi cargo el extraordinario Dn Domingo Bernandez quien despues de entregar un paquete dirigido a esta ciudad, sigue su ruta para el Cuzco.

Sale despachado a las seis y media de la misma fha

(firmado Melchor Cardenas).»

En el parte sigue una anotación hecha con una tinta con poco pigmento de difícil lectura en que se adivina un lugar de un nombre parecido a **Puocansi** (?), y que señala que el conductor se demoró por el cruce con un puente y que no pudo continuar hasta las ocho de la mañana del día siguiente.

A su paso por el tambo de **Mollepata**, se escribió en el parte lo siguiente:

Mollepata, y Octubre 28 de 1829

Llegó a esta Posta de mi cargo el Conductor contenido en este parte a las ocho de la mañana de este día, y sale despachado en el acto; habiendo espuesto que a la Bancada llegó a las nueve de la noche de ayer 27 y no fué despachado p^r la obscuridad, y q^e el q^e cuidaba las mulas se desapareció con ellas hasta arrayar el día, lo q^e testificó con el mitayo q^e le acompañó.
(firmado Juan Baca).»

La siguiente anotación en el documento es de **Cuzco**, y en él se estampó el sello de cuño de esta administración, indicándose lo siguiente:

CUZCO Octubr 28 de 1829

En esta fha llegó el Extraordinario de Lima a las once de la noche, quien entregó los paquetes contenidos en este Parte; y regresa hoy 5 de Nov^r a las siete de la noche.

Nota: Se recibió la maletita. N^o de paquetes: 1 de Lima
(firmado Juan Bejar)

El parte de conducción continua con una serie de anotaciones de la vuelta del conductor desde Cuzco a Lima. La primera de ellas es de **Carahuasi** y figuran unos comentarios de seis líneas tachados y debajo una que dice:

«Carahuasi Nobr^r 7 de 1829

Certifico yo el Alcalde Subr^e que es berdad q^e el Puente se hallaba desatado y por ese motibo se demoró desde las doce del día hasta las seis de la tarde del siguiente día

(firmado Alejo Siballer).»

Esta anotación es una constatación de lo precarios que eran los caminos y veredas de la ruta de Lima al Cuzco.

La siguiente se efectúa en la estafeta de **Abancay**, y se estampa en el parte su marca de cuño en color rojo, y se indica:

«ABANCAY Nov^r 8 de 1829

Es esta fecha a las tres de la mañana arrivo el Extraordinario contenido, y no ocurriendo de esta cosa alguna sigue su marcha al momento.

(firmado Juan Pacheco).»

Lo mismo se efectúa en la administración de **Huanta**:

«GUANTA Llegó el extraordinario contenido en este parte a esta Ad^a de mi cargo a las cinco de la tarde del día de haier y su demora ha sido p^r dilig^{es} particulares en esta villa, sale despachado a las once del día de esta fha Nobre 11 829

(firmado SS. Guillen)

En el documento no figura más información, solo una anotación final que señala:

«Liquidación del costo del presente es..

Tabla 7. Recorrido que efectuaron los conductores del Correo extraordinario que salió de Lima a Cuzco el 17 de octubre de 1829

Paradas en el Recorrido ³⁴	Leguas	A origen	Fecha
Lima			17-10-1829
	108	108	24-10-1829
	6	114	24-10-1829
Mollepata	62	176	28-10-1829
	17	193	28-10-1829
Vuelta a Lima desde Cuzco (5-11-1829)			
Carahuasi	26	26	7-11-1829
	6	32	8-11-1829
	53	85	11-11-1829
Lima	108	193	—

³⁴ Distancias extraídas del Reglamento de Correos del Perú con el itinerario de distancias. Lima: Imprenta del Estado por José Enrique del Campo, 1866, páginas 65 a 70.

3.3. Parte de conducción de un correo extraordinario entre Aplao y Camaná (9 de enero de 1827).

Un original documento con dos bonitas marcas de cuño de una conducción extraordinaria entre la población de Aplao situada en el valle de Majes y la costera de Camaná, se muestra en la ilustración 28. En este parte de conducción el administrador auxiliar de la primera administración anota lo siguiente:

«D^o Pedro Díaz de Valdivia Ten^{te} Admor aux^r de Correos de este Valle de Majes

Parte de esta Adm^{on} p^a la de Camaná D. Joaquín Nuñez de Conductor extraordinario con Pliegos interesantes al Serv^o de la Republica, de cuyo día y hora en q^e berifique la entrega de estos se pondrá la constancia a continuacion de este Parte q^e ha de bolver a mi poder. Por lo q^e en nombre de la Republica exorto y requiero a los SS. Jueces del transito le presten todos los auxilios q^e necesitasen, pues su biaje exige mucha aceleración como lo requiere el asunto tan interesado. Adm^{on} de Correos de Mages. En^o 9 de 1827.

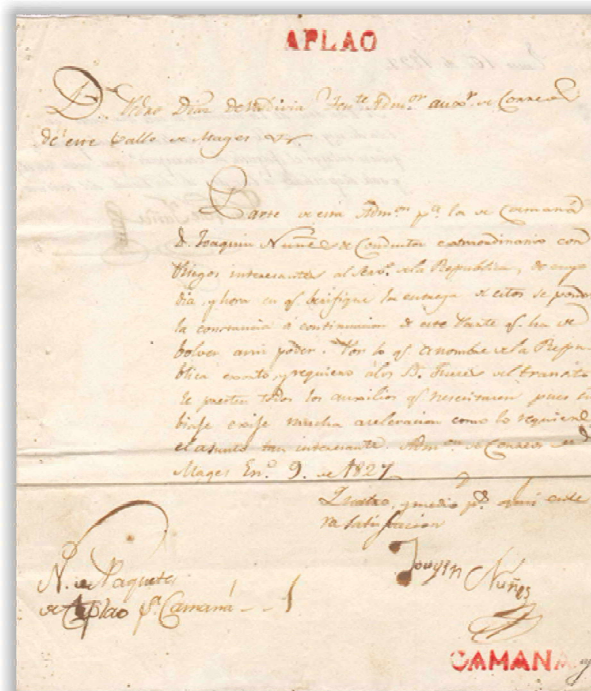
N^o de Paquete de Aplao p^a Camaná ...1

Quatro y medio p^a a mi entera satisfaccion.

(firmado Joaquín Nuñez).»

La localidad de origen, Aplao, era una villa del partido y corregimiento de Camaná, que se encuentra en el valle de Majes, en el distrito de mismo nombre. En época colonial era una estafeta en la carrera de Lima - Arequipa-Tarapacá, a 217³⁵ leguas de la capital, en la antigua intendencia de Arequipa. Es interesante el hecho que el nombre de la estafeta de «Mages»³⁶ creada en 1807.³⁷ desaparece en los últimos años del Virreinato. Lo que induce a suponer que se sustituyó el nombre del valle por el de la villa. La primera carta conocida con una marca de cuño con el nombre de esta administración es de 2 de junio de 1821, en la colección del autor.

Este manuscrito es otro ejemplo del empleo de las conducciones extraordinarias por parte de los organismos oficiales. En el presente se describe que se conducen pliegos para el servicio de la Republica, al igual que antes de la independencia se efectuaban en nombre de la Corona.



(Ilustración 28) Parte de conducción entre Aplao y Camaná de 9 de enero de 1827.

Lamentablemente, en este caso se desconoce a quien iba dirigido el paquete a la población costera de Camaná

Con la ratificación de Azaldegui como Administrador general del Perú en octubre de 1826, este publicó un Manifiesto³⁸ donde se recopilaba toda la nueva legislación de Correos de la incipiente República. En lo referente a los Correos extraordinarios se decía:

«Arreglo de Correos extraordinarios

El antiguo reglamento que rejía en correos para ajustar el costo de un extraordinario, a demás de causar confusión y errores á muchos de sus empleados en la deducción del parte y decima a favor de la renta, en el día no tiene lugar por el aumento de fletes que se ha hecho, pagándose real y medio por legua de cada caballeria. Con fecha 21 de febrero del presente propuse al honorable señor secretario de gobierno: que los correos extraordinarios, satisfechos que fuesen de los fletes que correspondían al viaje para el pago

³⁵ La distancia está extraída del *Reglamento que se ha de observar para la dirección y gobierno de los Oficios de Correo Mayor, y Carreras del Reyno del Perú y Chile*. En AGI, Correos, 106B. El *Reglamento de Correos del Perú con el itinerario de distancias*. Lima: Imprenta del Estado por José Enrique del Campo, 1866, páginas 73-74 indicaba 213 leguas.

³⁶ Las marcas postales coloniales del valle de Majes señalaban MAGES, con la letra «G» en lugar de la actual «J». Denominación actual según <https://www.distrito.pe/distrito-majes.html>. Consulta realizada el 20 de abril de 2022, 10:30.

³⁷ AGI, Correos, 135B.

³⁸ AZALDEGUI, J. *Manifiesto que el hace el ciudadano Juan de Azaldegui Administrador Jeneral de Correos de la República del Perú*. Lima: Imp. Rep. por J.M Concha, 1827.

de postas, debían ganar dos reales por legua en razón de su trabajo personal, tanto a la ida como á la vuelta; y que el pasaporte que la renta da para que los maestros de aquellos puedan proporcionar las caballerías, fuese de gratis en las expediciones del servicio del estado, mas siendo de cuenta de un particular, este pagará a la renta cuatro pesos cuatro reales. Conformandose S.E. el Presidente del Consejo con la indicada propuesta, se ha servido aprobarla por oficio de 22 del mismo mes.»

Lo anterior significaba un cambio cualitativo en la forma de pagar el costo del viaje a los conductores.

3.4. Parte de una comunicación al presidente de la Republica peruana, Juan Francisco de Vidal La Hoz (1843).

Esta conducción extraordinaria (ilustraciones 27 y 28) consta de una hoja escrita por ambos lados, y es un claro ejemplo de la utilización de este tipo de correo para transmitir noticias con la máxima rapidez. El presente va dirigido al presidente de la Republica Juan Francisco de Vidal desde Huancayo y se dirige a él con la frase «donde se halle», pocos días antes de su renuncia a la máxima institución del Estado en la persona de Justo Figuerola³⁹.



El inicio de la conducción se realiza en **Huancayo**, tal como lo señala la marca de cuño de la estafeta estampada en la parte superior izquierda del mismo⁴⁰, y su administrador de correos señala:

«Mzo 8 de 1843

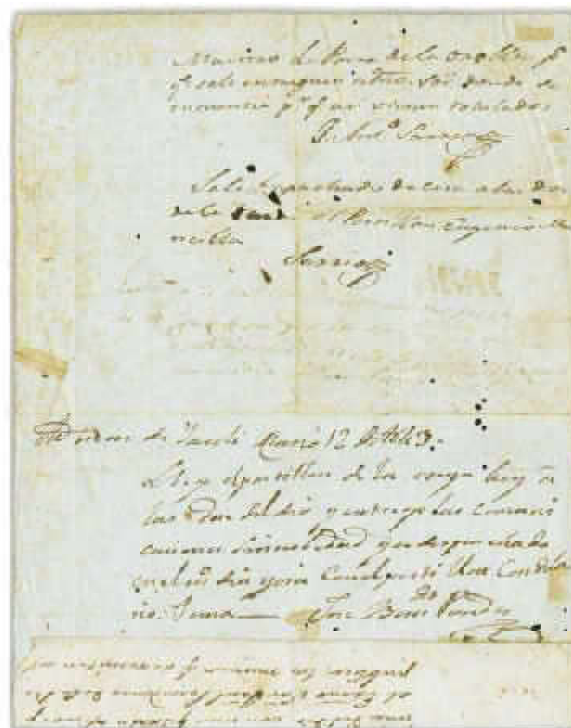
Por disposición del Señor Subprefecto de la provincia comunicada al Gobernador de este distrito, en nota fha de hoy y recibida a las nueve de la noche p^a que en el acto levante un correo es esta ciudad, he procedido a verificarlo en la misma hora, advirtiéndole que no se ha recibido en esta admon, el que ya debía llegar de la capital.

Sale á la hora que se indica en el paq^{te} sig^{te}.

(firmado Josñe Manl P^{ria}).»

A su paso por **Jauja** se le estampa el sello de la administración y se anota lo siguiente:

«Llego el Correo de Balija su conductor D. Mariano Tello a esta Admon de Correos de mi cargo hoy nueve de la fha y por disposición del Benem^o Sor Gral Prefito del Departam^o y Comand^{te} Gral se ha demorado hasta hoy día 10 del que indico arriba.



(Ilustraciones 29 y 30) Parte de conducción entre Huancayo y Yauli de 8 de marzo de 1843.

³⁹ La renuncia se hizo efectiva el 15 de marzo de 1843. En Juan Basadre Grohman: *Historia de la República del Perú (1822-1933)* [4] p.83. Visto en <http://blog.pucp.edu.pe/blog/stein/wp-content/uploads/sites/734/2020/07/TOMO-IV-HP-Basadre.pdf>. Consulta realizada el 20 de marzo de 2022.

⁴⁰ El sello tiene la leyenda «GUANCAYO» de origen colonial.

Sale despachado de esta de mi cargo el Postillón Apolinario Palomino a las cuatro de la tarde llebando a su cargo los Paquetes qe al marjen seve.

N de Paq^{tes} De Jauja al Cerro; De Id. a Lima; id a Tarma; 1 de Huancayo a Lima.

El postillón sigue su recorrido a **Tarma**, donde llega el día siguiente

«TARMA ;Mzo 11 de 1843

Llegó el postillón proced^{te} con la los par^{tes} qe se indican en este parte, a la una del día con más dilatado oficios p el Exmo S^{or} Gral Presidente de la Republica, los mismos que se remiten al Macimo de Pova. de la Orolla p^a q^e se le entreguen a dho S^{or} donde se encuentre p^r q^e así vienen rotulados.

(firmado J. Antonio Sarria)

Sale despachado de esta a las dos de la tarde el Postillon Eugenio Marcilla (firmado Sarria)»

El postillón siguió su recorrido hasta **Yauli** donde su administrador escribió lo siguiente en el parte:

«Admon de Yauli Marzo 12 de 1843

Llego el postillón de la Oroya hoy a las doce del día y entrego las comunicaciones sin novedad ya [y ha] despachado en el m^o día y ora con el postillon Candelario Perna.

(firmado Jose Bern^{do} Paredes).»

Este correo extraordinario llegó a Yauli tres días antes de la renuncia de Vidal en Figuerola con el argumento de evitar un derramamiento de sangre, en el acto que le hizo entrega de la banda presidencial en un acto celebrado en el Palacio Presidencial el 16 de marzo.⁴¹

Tabla 8. Recorrido señalado en el parte de Huncayo a Yauli de 8 de marzo de 1843

Paradas en el recorrido ⁴²	Leguas	A origen	Fecha
	—	—	8-03-1843
	9	9	9/10-03-1843
	10	19	11-03-1843
Oroya	6	25	11-03-1843
	5	30	12-03-1843

4 LOS VAYAS O PARTES DE CONDUCCIÓN EN LA INTENDENCIA DE CHARCAS.

4.1. Introduccion

Una singularidad en este tipo de documentos de conducción de correspondencia lo tenemos en el Alto Perú. En este territorio se encontraban bien regladas las rutas de Lima a Potosí, y de esta última a Buenos Aires a partir de la labor efectuada por el comisionado Alonso Carrió de la Vandera por mandato del Secretario de Estado, Jerónimo Grimaldi, entre los años 1771 y 1773⁴³. Y también lo estaba la comunicación marítima de Lima con Tacna y Arica. Sin embargo, las rutas transversales y de comunicación interior no lo estaban en la medida de las anteriores. Esta circunstancia motivó que el número de correos extraordinarios fuera proporcionalmente mucho mayor que en el Virreinato del Perú.

4.2. Parte de conducción de La Plata a Santa Cruz de la Sierra.

La razón principal de la utilización de este tipo de conducción era la urgencia en la entrega de la correspondencia, sobre todo la oficial, y no esperar efectuarla mediante el correo ordinario, que podía tener una frecuencia quincenal o mensual. Así, en la ilustración 31 se muestra un parte de conducción entre La Plata y Santa Cruz, donde se señala que el administrador de La Plata, Juan Antonio

⁴¹ Juan Basadre Grohman: *Historia de la República del Perú (1822-1933)* [4] p.83. Visto en <http://blog.pucp.edu.pe/blog/stein/wp-content/uploads/sites/734/2020/07/TOMO-IV-HP-Basadre.pdf>. Consulta realizada el 20 de marzo de 2022.

⁴² Las distancias están extraídas del Reglamento de Correos del Perú con el itinerario de distancias. Lima: Imprenta del Estado por José Enrique del Campo, 1866, páginas 66 a 76.

⁴³ SITJA, J. El Correo colonial en el virreinato del Perú. *Discursos Académicos .número XXVIII*. Madrid: RAHE, 2013, páginas 154-170.

Ruiz Tagle, manda un correo llamado Juan Zolero, para que lleve a Santa Cruz de la Sierra y a Chilón varios paquetes originarios de Salta, Jujuy, Tarija, Potosí y de su misma administración, con un redactado similar a los impresos de la principal de Lima, y que indicaba: «...Por tanto, de parte de S.M. D.G. exorto y requiero de la ayuda, les suplico, ruego y encargo a todos los Jueces de los lugares por donde camina este le hagan dar, y le den los auxilios q^e pidiese y necesitase, para q^e camine de día y de noche, p^r convenir así al mejor y mas pronto Servicio del Rey y Causas publicas.

Sale de esta Adm^{on} de Corr^s de la Plata oy 26 de Diz^e de 1795 a las ocho de la noche».

Para señalar el origen de este parte se ha estampado la marca de cuño de la administración «PLATA» y también la de certificación «CERTIFICADO», ambas en color rojo, y se indica que deben llevarse todos los paquetes a Santa Cruz de la Sierra, excepto uno a Chilón, una localidad en su ruta. La llegada a esta última se efectuó el 30 de diciembre, empleando, por tanto, poco más de tres días para recorrer cuarenta y cinco leguas.



(Ilustración 31) Partes de conducción entre La Plata y Santa Cruz de la Sierra

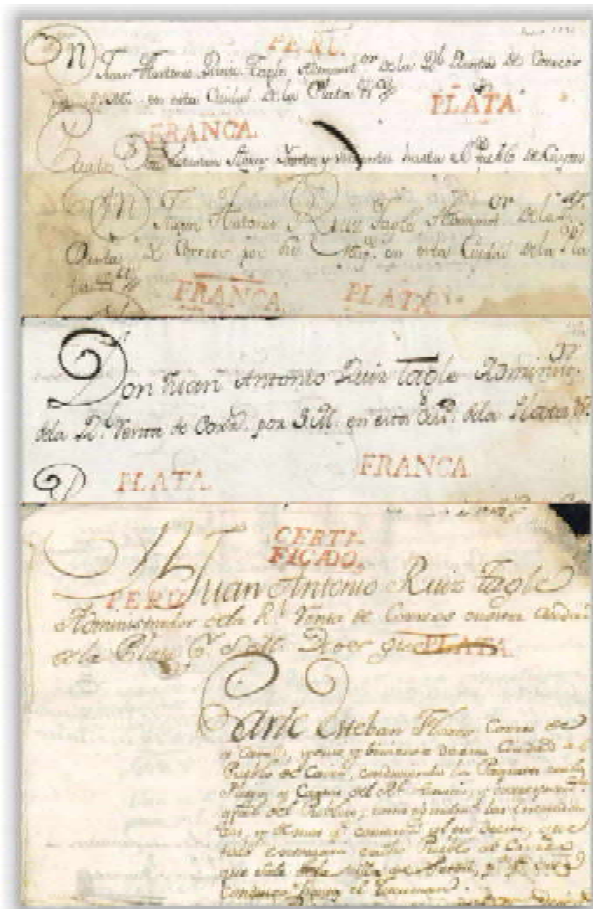
En este caso no se trataba de un correo a caballo, sino a pie, y si bien el Reglamento⁴⁴ señalaba que este tipo de conducciones se efectuaban bajo el título de *chasquis*, ahora se les denominaba con el término de «cañaris», como se verá en las ilustraciones 33 a 36.

4.3. Partes de conducción de Charcas a varias localidades de la Real Audiencia de Charcas.

Un conjunto de documentos de conducción extraordinaria desde La Plata a varias localidades de la Real Audiencia de Charcas (ilustración 32) de los años 1792 y 1796 son conocidos con las marcas

PERU FRANCA PLATA CERTIFICADO

La mayoría de ellos lo son a poblaciones que no figuran en las rutas principales de correo como Caiza o Santa Cruz, o bien, que se mandaban expresamente para el correo de la ruta de Cochabamba o San Miguel de Tucumán. La estafeta de La Plata estampó en dichos partes las marcas *franca* y *certificado*, y en algunas ocasiones el sello PERÚ, confeccionado en 1780.



(Ilustración 32) Partes de conducción entre La Plata y varias poblaciones de la Audiencia de Charcas de 1792

4.4. Cuentas de los correos extraordinarios de Oruro en el año 1814

De la administración de correos de Oruro se conocen varios documentos de las cuentas de la Administración de marzo del año 1814, con un bonito encabezamiento en todos ellos tal como se muestra a continuación, y que puede verse en las ilustraciones 33 y 34.

POR EL REY R^{TA} D CORR^{OS} ORURO

La cuenta número 14 (ilustraciones 33 y 34) dice en su texto:

«Cuenta de los Correos extraordinarios q^e se han hecho p^r los destinos que se anotaran con Pliegos del R^l Servicio de Orden del S^r Gov^{or} y Coman^{te} militar de esta Villa, a Saber:

En 15 de Febrero salió Blas Mamani con un pliego de Posta pa el Sor Gral en Gef^e D^a Joaq^e de la Pezuela el qual se entregó oportunamente en Potosí y hubo de costo... 017-6

En 21 dho caminó otro extraordinario de a Caballo p^r Cochab^a con un Pliego importante para aquel S^r Gov^{or} y se le pagaron al Conductor D^a Gaspar Jurado 27 p^s 5 r^s p^r su trabajo y fletes en ida y vuelta... 027-5

En 23 dho caminó D^a Nicolas Bullarín para Potosí con Pliegos p^r el S^r Gral y se el pagaron por su trabajo y fletes de Mulas y Postillon en ida y vuelta... 050-2

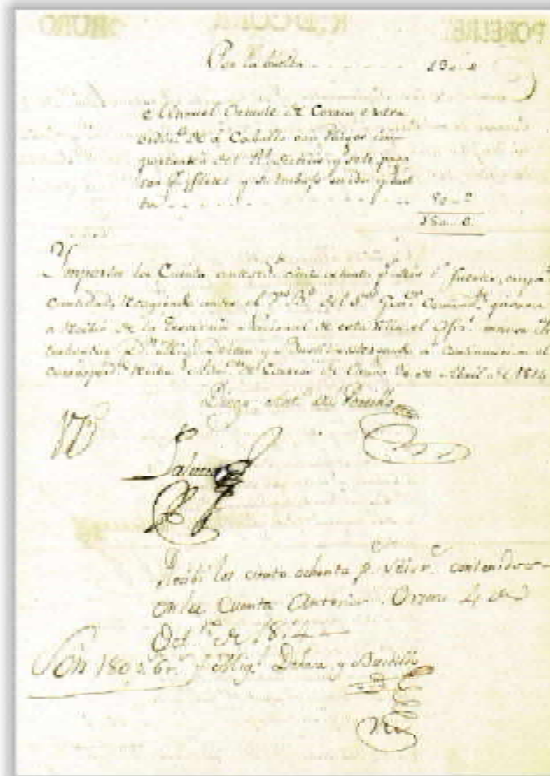
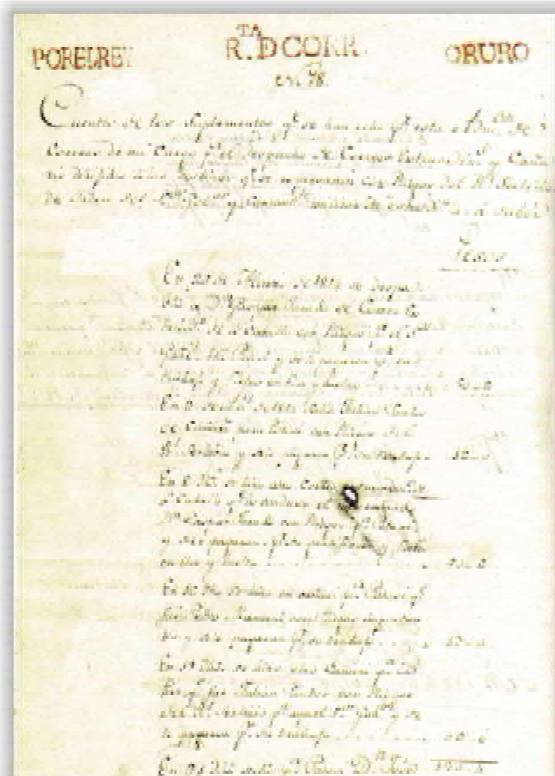
El 25 dhs se despachó a Fernando Choquetiglla con un Pliego para la Paz de Posta en Posta rotulado a quel S^r Gov^{or} y tubo de costo... 015-0

El 22 de Marzo de 1814 se despachó a D^a Luis Montealegre de Correo extraordinario de á Caballo p^r Potosí con Pliegos p^r el S^r Gral y se le han satisfecho p^r su trabajo y fletes en ida y vuelta ... 050-2

En dho día se hizo un Cañarí p^r la Paz q^e fue Mariano Zarabia con un Pliego del S^r. Gral p^r el S^r Gov^{or} de aquella Ciudad y se le pagaron p^r su trabajo... 006-0

Id. otro Cañarí p^r Cochaba q^e fue Julian Santos con un Pliego p^r el S^r Gov^{or} Intend^{te} y se le pagaron otros 6p^s por su trabajo..... 006-0

Ymporta la Cuenta antesed^{te} ciento setenta y dos p^r siete r^s los mismos que pre (cambio de página) cediendo el B^o V^o de estilo del el S^r Gov^{or} pasará a recibir el Ofic^e mayor Ynterv^{or} D^a Mig^e Dehesa y Bustillo de los SS. Ministros de la Tasoreria Nacional de esta otorgando a continuación el Correspte recibo R^l Adm^{on} de Correos de Oruro 23 de marzo de 1814
(firmado Diego Ant^o del Portillo) (V^o B^a Palacios)



(Ilustraciones 33 y 34) Cuenta número 14 de la administración de Correos de Oruro referente al importe de los correos extraordinarios a marzo de 1814.

Recibi de los SS. Mntros de la Tesoreria Nacional de esta Villa los ciento setenta y dos p^s siete r^s contenidos en la cuenta anterior. Oruro 24 de marzo de 1814.

Son 172 p^s 7 r^s

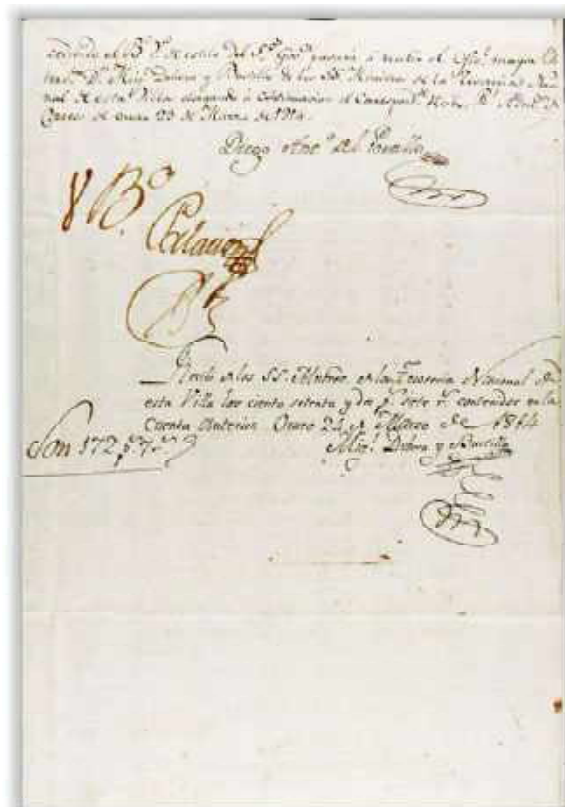
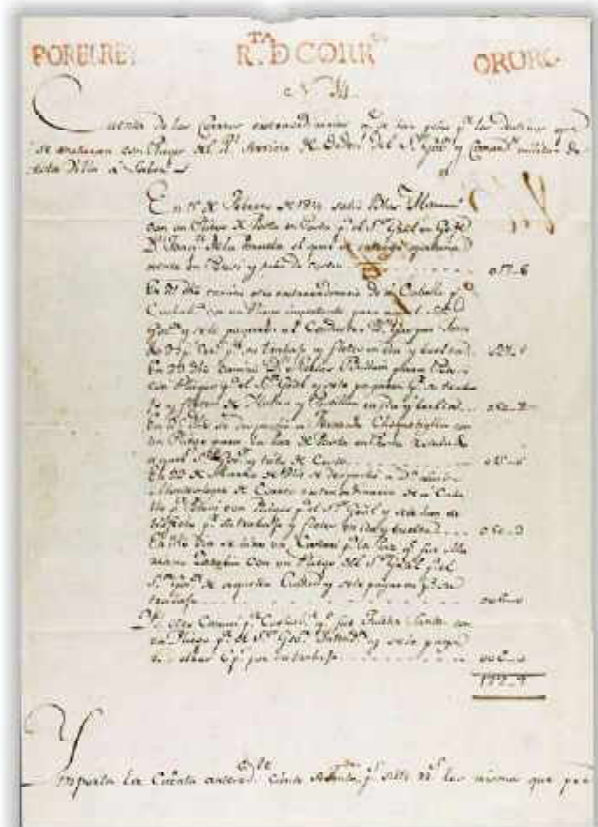
(firmado Migl Dehesa y Bustillo).»

Del documento anterior destacamos que la mayor parte de las conducciones fueron de correspondencia oficial dirigida al General en Jefe del Ejército Real del Alto Perú,

abril del mes siguiente, y es una continuación de la citada anteriormente en las ilustraciones 33 y 34, por lo que no se va a transcribir su contenido.

4.4. Cuentas de los correos extraordinarios de Oruro en el año 1822.

Un ejemplo más del empleo de correos extraordinarios en los años del proceso de independencia de los países americanos se muestra en la ilustración 37.



(Ilustraciones 35 y 36) Cuenta número 78 de la administración de Correos de Oruro referente al importe de los correos extraordinarios a 30 de abril de 1814.

Joaquín de la Pezuela, estacionado en aquellas fechas en Potosí, y que para ello se utilizaron correos a caballo y también peatones, los llamados «cañaris», tal como se citan en las cuentas.

Otro documento de la misma factura se muestra en las ilustraciones 35 y 36, en que en su encabezamiento se expone:

«Cuenta de los Suplementos q^e se han hecho p^r esta Admon de Correos p^r el despacho de Correos extraordinarios y Cañaris dirigidos a los destinos que se expresaran con Pliegos del R^o Servicio de Orden del S^o Gov^o y Coman^{te} militar de esta Villa, a saber.»

Los apuntes de las diversas conducciones de esta cuenta van desde el día 26 de marzo de 1814 hasta el 21 de



(Ilustración 37) Parte de conducción entre La Plata y Santa Cruz de la Sierra

En ella se resume el número de estos correos que se enviaron desde diciembre de 1821 hasta marzo del año siguiente desde la localidad de Oruro a otros destinos. En todos estos documentos figura impresa la marca **R^{TA} D CORR^{OS}**

4.5. Orden de pago del costo de una conducción extraordinaria.

Como complemento a este recorrido por los documentos relativos a este tipo de conducciones, en la ilustración 38 se presenta una orden de pago que realiza el Jefe Político-Militar de Oruro, Manuel Valle, a la Hacienda Pública para que le abonen al administrador de correos de Oruro, cincuenta y un pesos por los gastos de tres conducciones extraordinarias a La Paz y Cochabamba, por él requeridas.

El documento tiene impreso un escudo que representa los reinos de Castilla, León y Granada, pero no incluye los de Aragón y Navarra.

5.-RESUMEN Y CONCLUSIONES

5-1. Conducciones de correspondencia extraordinarias



(Ilustración 38) Orden de pago de una conducción extraordinaria de 20 de mayo de 1821.

La conducción de la correspondencia mediante correos extraordinarios suponía enviar a un conductor con sus ayudantes, caballo y mulas a recorrer cientos de leguas para alcanzar el destino propuesto. Esto solo estaba al alcance de los estamentos oficiales, que por motivos militares precisaban de una rápida información, y que el correo reglado no proporcionaba.

La diferenciación por periodos indica la forma de utilización de estas conducciones.

A) El **Correo Mayor** tenía establecido en los siglos XVII y XVIII tenientes en las poblaciones más importantes de las tres rutas del Virreinato: Lima a Cuzco y Potosí, Lima a Quito, y Lima a Arequipa. Sin embargo, el régimen de los viajes no era siempre regular, o bien, no alcanzaba todas las poblaciones del virreinato. Esto representaba efectuar conducciones ordinarias y también extraordinarias, tal como nos indican los preciosos impresos utilizados y que se han visto en la primera parte de este artículo⁴⁴ y que se reproducen en las ilustraciones 39 y 40.

B) En la época de la **Real Renta de Correos** (1769-1821/1824), se enviaban correos extraordinarios por la necesidad de tener noticias militares, o en aquellas rutas que todavía no se habían establecido las postas.

C) En la etapa de la **República** el empleo de estos correos fue casi exclusivamente para comunicaciones oficiales de urgencia. Las diversas carreras estaban bien regladas y con una aceptable regularidad, solo interrumpida por los periodos de conflicto.

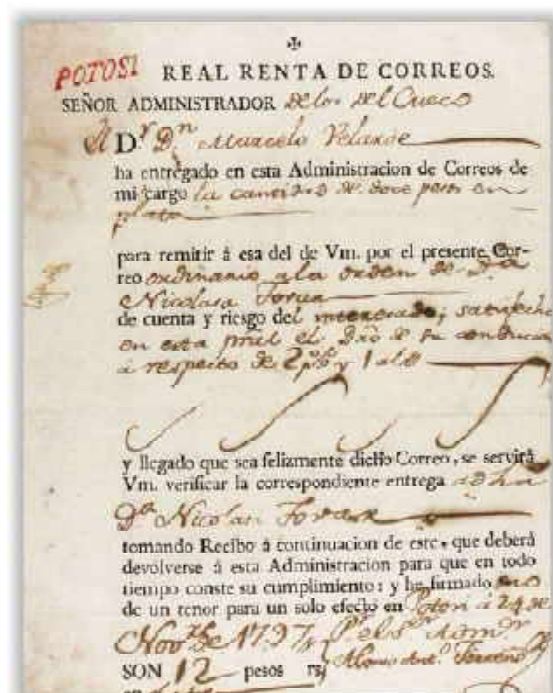
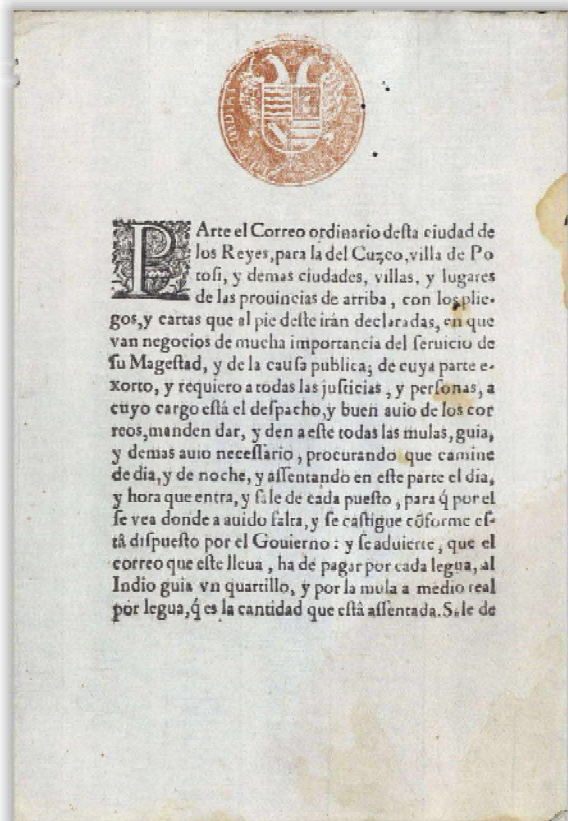
5.2. Guías de correspondencia

En la primera parte de este artículo se comentó ampliamente la diferencia entre la conducción de correos extraordinarios y las guías de correspondencia. A modo de resumen, indicar que estas últimas eran unos impresos que acompañaban la correspondencia entre administraciones y era la relación de todo lo que se enviaba por el conducto regular, no extraordinario (ilustración 41). En ellas se indicaba en número de cartas, pliegos y encomiendas enviadas con su valor, tanto si eran de porte, francas o certificadas. Todo ello para la comprobación de cuentas entre administraciones.

5.3. Documentos de encomiendas

El transporte de encomiendas se reflejaba generalmente en las guías de correspondencia con unos impresos individualizados que señalaban lo que debía entregarse

⁴⁴ Reglamento que se ha de observar para la dirección y gobierno de los Oficios de Correo Mayor, y Carreras del Reyno del Perú y Chile. En AGI, Correos, 107B.



al destinatario. En la ilustración 42 se muestra un ejemplo de correo de encomiendas; en este caso, de un envío de doce pesos en plata de Potosí a Cuzco. Este correo tenía sus propias tarifas, que se vieron en un artículo publicado en *Academvs* n° 18⁴⁵

5.4. Tarifas y pago a los conductores

La concepción del correo extraordinario es completamente diferente al reglado. En este último se aplicaron las tarifas vigentes para cada objeto enviado, mientras que en el extraordinario se pagaba un valor total por la conducción, tanto si llevaba un objeto, como varios. Este valor de pago para la conducción estaba reglamentado en España desde 1720, y esto fue llevado

a América por los primeros administradores, entre ellos, Antonio de Pando, que estableció tarifas en Nueva Granada y luego en el Perú. Con el Reglamento de 1778 de Floridablanca, se formalizó el pago al conductor en diez reales de plata por cada legua recorrida en el viaje de ida. El envío de estos correos extraordinarios estuvo motivado principalmente por razones militares y eran costeados por la Real Hacienda. Es posible que fueran aprovechados para llevar correspondencia regular, como se intuye por el número de paquetes que llevaban estas conducciones. En el inicio de la República Juan de Azáldegui introdujo el cambio de que los conductores ya no debían alquilar las caballerizas a los maestros de postas y por tanto, no tendrían costo, y tampoco debían pagar la decima y los derechos a la renta.



BIBLIOGRAFÍA

Anales de las Ordenanzas de Correos, varios años.

Archivo General de Indias de Sevilla, Correos, 102 A, 106B, 114 B, 134A, 138 A, 135B.

Archivo General de Indias de Sevilla, Correos, 106 B *Reglamento que se ha de observar para la dirección y gobierno de los Oficios de Correo Mayor, y Carreras del Reyno del Perú y Chile.*

AZALDEGUI, J. *Manifiesto que hace el ciudadano Juan de Azaldegui Administrador Jeneral de Correos de la República del Perú.* Lima: Imp. Rep. por J.M Concha, 1827.

BASADRE GROHMAN, Juan: *Historia de la República del Perú (1822-1933)* [4] p.83. Visto en <http://blog.pucp.edu.pe/blog/stein/wp-content/uploads/sites/734/2020/07/TOMO-IV-HP-Basadre.pdf>. Consulta realizada el 20 de marzo de 2022.

DEL CAMPO, José Enrique. *Reglamento de Correos del Perú con el itinerario de distancias.* Lima: Imprenta del Estado por José Enrique del Campo, 1866

HARRIS, L.J. y SITJÀ PRATS, J. El transporte de encomiendas durante la época colonial española en la América meridional. *Academvs número 18, octubre de 2014.* Madrid: RAHF, 2014, páginas 15 a 36.

SITJÀ PRATS, J. Los Vayas o partes de conducción de los Correos ordinarios y extraordinarios en la América Meridional. *Academvs número 24, julio de 2020.* Madrid: RAHFeHP, 2020, páginas 7 a 28.

SITJÀ PRATS, J. Río de la Plata. Orígenes del Correo Colonial. *Academvs n° 15 noviembre 2011.* Madrid: RAHF, 2015

SITJÀ, J: Colonial Pre-Philately of the Viceroyalty of Perú. *Fakes Forgeries Experts, n° 10 March 2007.* Denmark: Knud Mohr editor, 2007, pp. 113-124.

SITJÀ PRATS, J. El Correo colonial en el virreinato del Perú. *Discursos Académicos .número XXVIII.* Madrid: RAHF, 2013.



⁴⁵ SITJÀ PRATS, J. Los Vayas o partes de conducción de los Correos ordinarios y extraordinarios en la América Meridional. *Academvs número 24, julio de 2020.* Madrid: RAHFeHP, 2020, páginas 7 a 28

THE VAYAS OR FORMS OF THE ORDINARY AND EXTRAORDINARY MAILS IN SOUTH AMERICA (part II)

Jesús Sitjà Prats

The *Academvs* magazine of July 2020 included the first part of the study of the documents of ordinary and extraordinary mail in South America, in which were described these forms of correspondence transport by the Counts of Castillejo, that is, the descendants of Lorenzo Galíndez de Carvajal and holders of mail concession in the viceroyalties of New Granada and Peru. A small number of these precious and valuable documents are currently kept in the Historical Archive of the Nobility of Toledo, and it is worth noting the exquisite engraving of the coat of arms of the Correo Mayor, mostly in red. In the aforementioned article, reference was also made to a list of the offices known in the viceroyalty of New Granada in the period of the Real Renta de Correos, which ranged from its incorporation to the end of the colony. With them the first part of this work was closed.

In this second part, it describes the extraordinary mail of the Viceroyalty of Peru and the Intendancy of Charcas in the colonial period of the Royal Post Office, and the republican period. A geographical scope that included Peru, Ecuador and Alto Peru (present-day Bolivia). This last territory played a prominent role in the independence struggle and from which several documents addressed to its authorities are preserved. The known use of these mails extended to the Republican era, until the end of the 1840s. In this period there is no longer talk of ordinary, since the routes were well regulated, contrary to the times of the Correo Mayor, and now there was a fixed administrator, and a postmaster at most points of the route, for the assistance of the couriers and their mounts. These extraordinary mails were used, mainly, by the Crown or the Republican Government to transmit or receive news from the various military .