

NUEVAS CONSIDERACIONES SOBRE LA MARCA. «INTERCEPTADA DE LIMA»



Jesús Sitjà Prats

(Académico de Número de la RAHFeHP)

y

Cristian Mouat

(Académico correspondiente)

*No hay verdades absolutas,
pero sí aproximaciones*



1.- Introducción

Uno de los enigmas más interesantes de la Historia Postal colonial hispano-americana es la marca *Interceptada de Lima*. Una estampación vista en correspondencia originaria de Lima y Callao y dirigida a varios destinos de Chile, durante el periodo de finales del siglo XVIII y principios del XIX. El escaso número de piezas conocidas, así como, la mayoría sean frentes de envuelta hacen que su estudio haya sido particularmente dificultoso, y no se ha ido más allá de ciertas conjeturas, desmentidas por los nuevos hallazgos que han ido apareciendo en colecciones filatélicas. Actualmente, gracias a una recopilación casi exhaustiva de estas, y de la información que nos proporcionan los archivos, en cuanto a la historia de los personajes a los cuales van dirigidas las correspondencias, o bien de las rutas, tarifas, o estafetas implicadas, se está en disposición de efectuar una aproximación a varias cuestiones planteadas. Todas estas incógnitas se despejarían completamente si hubiera o se encontrase una orden, reglamento, o instrucción que señalase su uso, sin embargo, hasta el presente, y a pesar de una intensa búsqueda en archivos coloniales, no ha sido factible su posible descubrimiento.

Este artículo ha sido realizado conjuntamente por los firmantes, y es una de las veces en que más información se ha intercambiado. A ambos nos ha movido el deseo de intentar llegar a unos atinados resultados, basándonos en una serie de hipótesis inicialmente consideradas. El tráfico de correos electrónicos, más de cuarenta, fue en todo momento biunívoco: «Un trabajo verdaderamente orquestal».

Consideraciones previas

Para llegar a unas conclusiones, primero se partirá de una serie de cuestiones que intentaremos ir descifrando a lo largo del presente artículo. Las preguntas básicas que se han formulado son las siguientes:

- ¿Cuántas piezas se conocen?
- ¿Cuándo se usó la marca?
- ¿Quién la utilizaba?
- ¿A quién se mandaba?
- ¿Por qué vía se enviaba?
- ¿Dónde y por qué se utilizó?
- ¿Qué significado tiene la marca *Interceptada de Lima*.



(Ilustración 1).

La marca se presenta en dos líneas y a excepción de una envuelta que el color se ha degradado a negro, todas las demás están estampadas en color rojo, que varía de tonalidad desde el anaranjado a rojo ladrillo. Como era común en la época, las letras solían condensarse para reducir su peso y dimensión, dado que la mayoría de cuños del siglo XVIII se confeccionaban en plata. En este caso se ha hecho con la «I» y la «T» con la «N» inicial. Al igual que «T» con la primera «A»

2. Antecedentes

Esta mítica estampación ha estado considerada como la primera marca de censura postal militar entre países¹. En este caso a la incipiente nación argentina y la corona española, que todavía se encontraba presente en el Alto Perú. Todo ello a consecuencia de lo publicado por Walter B.L. Bose en 1938, al hacer referencia a esta impresión en su libro titulado *«Signos Postales del Río de la Plata»*, donde describía las marcas postales conocidas de las actuales naciones de Argentina, Uruguay y Bolivia. En la página 29 señalaba que este cuño se había confeccionado para marcar la correspondencia incautada al gobierno realista y concretamente: por *«orden reservada de la Junta de Gobierno de Buenos Aires del 12 de julio de 1810, se interceptaba en Salta y remitía a Buenos Aires, toda la correspondencia procedente del Perú y provincias interiores»* [25], utilizándose para ello el siguiente signo: *INTERCEPTADA DE LIMA rojo (Agosto-Noviembre 1810)»*.

Otros autores como José F. Colareta en *Prefilatelía Peruana* reproducen² el mismo párrafo de Bose, indicando la excepcionalidad de ser una marca de censura debido a los primeros movimientos emancipadores para controlar la correspondencia realista remitida a diversas localidades de las colonias españolas.

No nos cabe ninguna duda que la Orden de la Junta de Gobierno de Buenos Aires de 12 de julio de 1810, tuviese como objetivo la requisición de la correspondencia realista y de hecho en agosto de 1810 se envió una expedición militar al Alto Perú³ al mando del coronel Francisco Ortiz de Ocampo y con un refuerzo de 1.500 hombres para controlar Tucumán y Rioja. Sin embargo, somos de la opinión que Walter Bose asignó a esta interceptación de la correspondencia en Salta con la presente marca, sin

tener una prueba evidente de ello, solo por la coincidencia de la palabra. Una significación que tiene diferentes acepciones, como se verá en otro apartado.

3. Concepto de la palabra «Interceptada»

En ambientes filatélicos se ha debatido la interpretación del verbo *«interceptar»*, cuyo participio es la palabra objeto de la cuestión. La actual RAE nos señala tres acepciones: la primera es la que indica apoderarse de algo antes de que llegue a su destino; la segunda es detener algo en su camino, y por último, la tercera sería interrumpir, obstruir una vía de comunicación⁴. Otra cuestión es cuál es el significado que tenía en el siglo XVIII o en la mente de los que gestionaron la confección de la marca y no en la actual: *<la cuestión del presentismo>*.

Adelantándonos a nuestra interpretación final, indicamos que la segunda acepción, a nuestro criterio, es la que define mejor el propósito de los administradores o personal involucrado en la elaboración del cuño. Se trataría de detener una correspondencia que por alguna razón no cumplía con lo previsto, y esta detención se efectuaba en el camino hasta su destino.

4. Correspondencia con marcas a Chiloé

4.1. Cartas conocidas con la estampación INTERCEPTADA DE LIMA

Actualmente conocemos diecisiete piezas que tienen estampada la marca citada, todas ellas en el anverso, y en su mayoría se tratan de frentes de envuelta o pliego. Algunas, por los pequeños taladros que muestran debieron estar cosidas a un expediente, al igual que otros casos de legajos de las Administraciones coloniales de estos años. También se conocen dos cartas que tienen solo la marca DE LIMA, en la que ha sido eliminada del cuño la palabra INTERCEPTADA.



(Ilustración 1).

Tabla 1. Cartas con la marca INTERCEPTADA DE LIMA

	Destinatario	Cargo	Fechas	Porte	Color
1	Juan Antonio Montes	Gobernador Chiloé	1797-1800	4 ½ reales	Rojo
2	Juan Antonio Montes	Gobernador Chiloé	1797-1800	1 ½ 4 ½	Rojo
3	Antonio Álvarez Jiménez	Gobernador Chiloé	1803- 1812	21 reales	Rojo
4	Antonio Álvarez Jiménez	Gobernador Chiloé	1803- 1812	16 reales	Rojo
5	Antonio Álvarez Jiménez	Gobernador Chiloé	1803- 1812	4 ½ reales	rojo oxidado a negro
6	Antonio Álvarez Jiménez	Gobernador Chiloé	1803- 1812	19½ reales	Rojo
7	Juan Clarke y Springham	Gobernador Valdivia	1795-1807	6 reales	Rojo
8	Juan Tomás de Vergara	Ministro Hacienda de Chiloé	Antes de 26/10/1791 hasta 1812 (*)	4 ½ reales	Rojo
9	Sin nombre	Gobernador Chiloé	c. 1800- 1810	94 a 84	Rojo
10	Sin nombre	Gobernador Chiloé	c. 1800- 1810	22 a 42	Rojo
11	Sin nombre	Gobernador Chiloé	c. 1800- 1810	78	Rojo
12	Sin nombre	Gobernador Chiloé	c. 1800- 1810	10	Rojo
13	Sin nombre	Gobernador Chiloé	c. 1800- 1810	32 ½	Rojo
14	Sin nombre	Ministro Hacienda de Chiloé	c. 1795- 1812	4 ½	Rojo
15	Sin nombre	Gobernador Chiloé	c. 1800-1810	4 ½ reales	Rojo
16	Francisco Bernales	Del comercio en Santiago	—	1 ½	Rojo
16	Francisco Bernales	Del comercio en Santiago	—	1 ½	Rojo
	Marca DE LIMA				
1	Guillermo de Putron	Del comercio	1823	7 ½	Rojo
2	José Manuel Eguiguren	Del Comercio	1829	2	Rojo

(*) Se le relevó en la fecha, Archivo General de Indias (AGI), LIMA, 696,N, 98

El frente de envuelta de la ilustración 2 muestra una marca perfectamente estampada de un color anaranjado que va dirigida a Juan Antonio Montes, gobernador de Chiloé entre los años 1797 y 1800. El porte manuscrito de 4 ½ reales, es un valor que veremos repetido muchas veces, y que, por las dimensiones del frente, intuimos se trata de una carta sencilla. El intento de justificación de este porte se verá en el apartado de tarifas (Ex-Sitjà)



(Ilustración 3).

La ilustración 3 muestra otra envuelta con la marca de un color rojo más intenso que el de la ilustración 2, y también va encaminada a Juan Antonio Montes, que era a la vez gobernador y brigadier de los ejércitos realistas. El frente muestra un manuscrito tachado que indicaba 1 ½, que suponemos era un real y medio. Este era el porte desde Lima a Santiago según las tarifas de 1764 y que estuvieron vigentes durante más de veinte años. El nuevo porte es de 4 ½ reales. Un valor que coincide con el de la ilustración



(Ilustración 4).

2. También hay coincidencia en que en ninguna de ellas figura el remitente. Al contrario de muchas otras, como se verá más adelante (Colección Henry Márquez).

En el frente de envuelta de la ilustración 4 se señala como remitente, la «Comandancia General del Apostadero del Callao». Esta era la plaza militar que se encontraba en el puerto del Callao y tenía como misión el control marítimo de todo el Pacífico suramericano. En el año 1799, se creó el Departamento Marítimo del Callao y se tiene constancia que su comandante en jefe en el año 1803 era Tomas Ugarte y Liaño⁵, que se desplazó el año siguiente a Montevideo con una escuadra. El pliego va dirigido a Antonio Álvarez Jiménez, que tomó el cargo de Gobernador de la plaza, que ocupaba César Balbiani como interino. El porte indicado en el anverso es de 21 reales, que en base a la tarifa de 1798 se correspondería con un peso de 2 2/3 onzas, a ocho reales la onza de pliego (colección A. Mauriziano).

La ilustración 5 muestra otro frente de envuelta dirigido a Antonio Álvarez Jiménez, con la marca en color rojo ladrillo, que tiene un porte manuscrito de 16 reales, lo que supone un peso de dos onzas según la tarifa



(Ilustración 5).



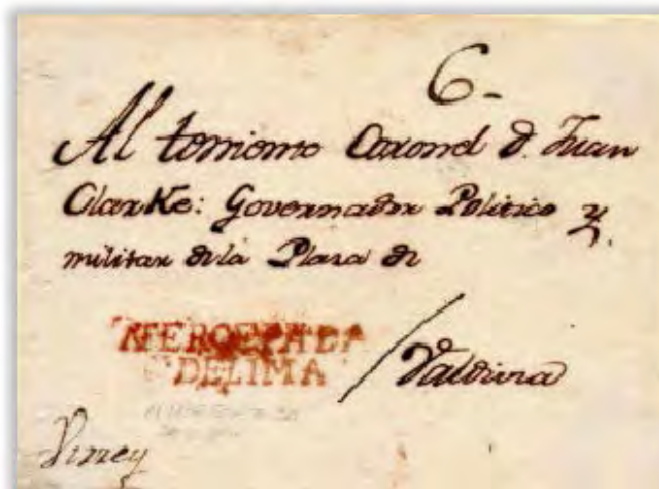
(Ilustración 6).

indicada. En este caso no se indica el nombre del remitente (colección T. Hale)

La interesante pieza postal de la ilustración 6 fue subastada hace unos años por la firma Soler y Llach, y está dirigida al mismo destinatario que las anteriores, pero se remite desde el Apostadero del Callao de Lima, al igual que la citada con el número 4. En este caso, está remitida por el interino comandante de Marina. El frente no tiene fecha, por lo no podemos datarla exactamente, aunque deducimos que debe ser posterior al año 1804, tras la salida de Tomás Ugarte y Liaño a Montevideo. Tiene una marca en rojo muy tenue que desconocemos su significado, y la presente marca en color negruzco, de la que se adivinan partes en rojo. Paradójicamente, la tinta debía ser roja con unos pigmentos que con el tiempo se oxidan y degradan a color negro. El porte de la misma es la misma que las que consideramos como carta sencilla, o sea 4 ½ reales.



(Ilustración 7).



(Ilustración 8).



(Ilustración 9).

Otra envuelta que tiene su origen en el Callao del «Interino Comandante de Marina del Apostadero del Callao» esta mostrada en la ilustración 7, de una fecha parecida a la número 6, y se manda asimismo al Brigadier y Gobernador de la Plaza de Chiloé, con un porte manuscrito indicado en el frente de 19 ½ reales, que seguramente se aplicó una tarifa compuesta y no la de 1798. Es curioso que todas las piezas mostradas del Apostadero del Callao tengan dos líneas cruzadas en forma de aspa, cuyo significado exacto desconocemos. El frente tiene un encabezamiento que indica «Del Real Servicio», ¿una forma de dar a entender que debe tener un tratamiento especial?

Un destino excepcional, dado que es la única conocida, es la envuelta de la ilustración 8. Su destinatario es el teniente coronel Juan Clarke, gobernador de la plaza de Valdivia, un asentamiento militar realista en el Pacífico, cuya descripción se hace en otro capítulo. Su remitente es el virrey del Perú, tal como se indica en forma manuscrita en el anverso. El guarismo «6» se refiere a su porte, que según la tarifa de 1798 se corresponde con un triple peso. El citado teniente coronel estuvo en el cargo entre 1795 y 1807 (colección A. Mauriziano).

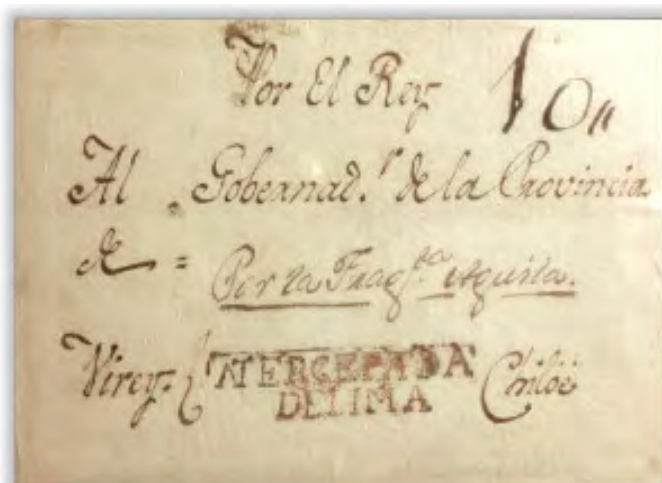
Se conocen varios frentes de envuelta con y sin la marca dirigidos al Ministro de Hacienda, de Chiloé, Juan Tomás de Vergara, que estuvo en el cargo al menos entre los años 1791⁶ y 1812. La impresión de la ilustración 9 es de un color anaranjado muy parecido a la pieza de la ilustración 2. El destinatario no está señalado en la misma, pero dado que un manuscrito indica «Por la fragata 1ª», se deduce que fue por vía marítima y por su franqueo de 4 ½ reales, al igual que todas las que tienen un tamaño de carta sencilla, podemos conjeturar que proviene de Callao/Lima (colección Jörg Maier).



(Ilustraciones 10 a 12)

Tres grandes frentes de pliego se exponen en las ilustraciones 10 a 12. Todas ellas son comunicaciones del virrey del Perú, tal como se señala en el apunte del lado inferior izquierdo de las mismas. Asimismo son grandes portes, acorde con su tamaño. Dos de ellas tienen franqueos rectificadas, que al no tener su peso indicado en los mismos, desconocemos exactamente cuál es la razón de su corrección. La pieza con mayor diferencia de porte es la que tiene una indicación de

«Impresos». Esta anotación es una de las primeras que conocemos con esta característica, que años más tarde suponía una reducción de tarifa, pero que en este caso no se debió tener en cuenta. Los pesos de estos pliegos de valor 84, 42 y 78 reales serían de porte $10 \frac{1}{2}$, $5 \frac{1}{4}$ y $9 \frac{3}{4}$ onzas, respectivamente. Dos de ellos fueron transportados por el navío El Milagro, alias el Pegasus, tal como se señala en sus anversos. (Procedencia Sitjà, subasta Soler y Llach y A. Mauriziano, respectivamente)



(Ilustración 13)

Con las mismas características de las piezas anteriores es la mostrada en la ilustración 13. Un pliego oficial del virrey del Perú transportado por la fragata *Aguila*, hasta Valparaíso. Este navío era de construcción francesa del año 1764 y fue adquirido por la marina real española en 1767⁷. Curiosamente, lo hemos visto reflejado en varias cartas entre El Callao y Valparaíso. Este hecho nos indica que operaba regularmente en el océano Pacífico. El porte de 10 reales se corresponde con un peso de una onza y cuarto (colección T. Hale).



(Ilustración 15)

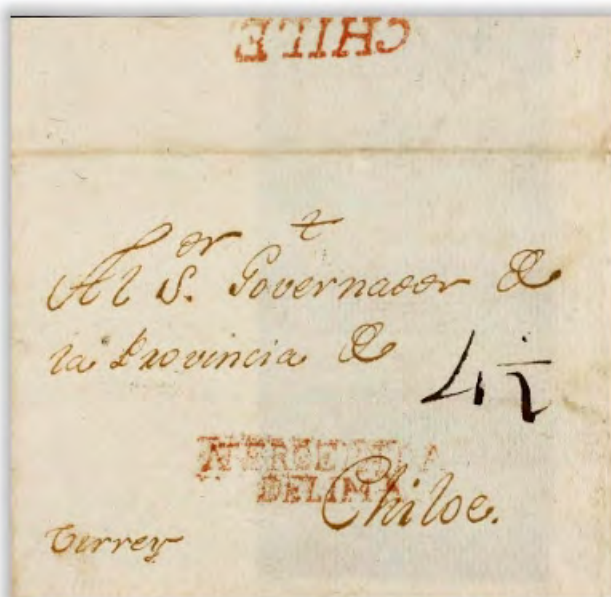
3 ½ rectificado a 4 ½ reales. El primero sería el porte indicado en las tarifas de 1 de enero de 1798, y la modificación según informe de 13 de mayo de 1800, mientras que el segundo es un porte que vemos sistemáticamente aplicado a toda la correspondencia que asimilamos a carta sencilla, con la marca objeto de este artículo. El resto de características que vemos en el anverso son las mismas que otras citadas anteriormente (colección T. Hale).

Una excepcional carta sin texto se presenta en la ilustración 16. Su peculiaridad es la estampación de la marca CHILE en su reverso, un cuño que perteneció a la administración de correos de Santiago y se conoce usado desde 1795 hasta 1814. Hay que tener en cuenta que casi todos los ejemplos de la marca INTERCEPTADA DE LIMA son frentes de carta, pero en este caso la envuelta es casi completa. Al igual que otras es una carta del virrey del Perú dirigida al gobernador de Chiloé, con un manuscrito



(Ilustración 14)

Una pieza desconocida subastada por la firma Corinphila el pasado 11 de junio de 2019, perteneciente al recién fallecido comerciante y coleccionista, Brian Moorhouse, es la mostrada en la ilustración 14. En ella se observa de forma muy tenue y deficientemente impresa



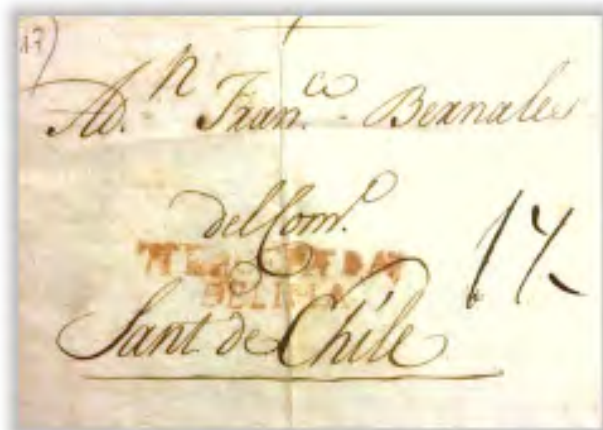
(Ilustración 16)

de porte de 4 ½ reales, una carta sencilla, al igual que otras vistas anteriormente. Esta pieza postal que ha estado en nuestras manos tiene, a nuestro criterio, la misma tonalidad de color de tinta en ambas marcas, lo que nos aventuraría a conjeturar que fueron puestas en Santiago de Chile (colección ex Sitjà).

Varias suposiciones nos hicieron pensar que la estampación de la INTERCEPTADA DE LIMA se había realizado en Santiago de Chile. Una de ellas es lo indicado anteriormente relativo a la ilustración 16; pero, además, las cartas de las ilustraciones 17 y 18 muestran que ambas tienen su destino final en Santiago, por lo que no es posible que su uso fuera más allá de la capital. Asimismo, el porte de ellas es de un real y medio, que coincide con la tarifa vigente para las cartas de Lima a Santiago. Sobre la cuestión de porqué la envuelta tiene esta marca estampada, cuando contrariamente a otras piezas de Lima a Santiago tienen la



(Ilustración 17)



(Ilustración 18)

marca LIMA, pensamos que en estos casos fue un cuño sustitutorio al no haber sido puesto en origen y no disponer en la administración de Santiago ese cuño que indicaría su origen y así calcular el porte. Ambas piezas están dirigidas a un comerciante de la capital, que se detalla más adelante (colecciones A. Mauriziano y T. Hale).

4.2. - Cartas conocidas con la estampación la marca DE LIMA



(Ilustración 19)

José Colareta en su primer libro sobre las marcas postales del Perú reproducía la carta de la ilustración 19, e indicaba que se trataba de una pieza postal perteneciente a la administración de correos peruana, y así se ha mantenido durante años, estando considerada como pieza única. Una observación detallada de la marca «DE LIMA» nos conduce a deducir que la leyenda «INTERCEPTADA» ha sido eliminada del cuño, quedando solo la parte «DE LIMA».

A la cuestión planteada de porqué se empleó este cuño en Santiago, la respuesta estaría en línea de señalar su origen, dado que el porte de una carta se calculaba en esta época según su procedencia y peso, de esta forma el funcionario de la administración pondría el porte adecuado. La envuelta citada está fechada en Lima el 3 de febrero de 1828 y por ello es una pieza netamente republicana (Colección Sitjà).



(Ilustraciones 20 y 21)

Una pieza que ha aparecido recientemente, y de la cual se había especulado de su existencia, pero sin confirmación, es la mostrada en las ilustraciones 20 y 21. Está fechada en Arica el 1 de noviembre de 1823, tal como se observa en el reverso de esta, y tiene estampada la marca DE LIMA, al igual que la ilustración 19. El porte manuscrito es de 7 ½ reales, que se corresponde con un peso de una onza y cuarto (6 reales la onza según tarifa de 1820).

Este inventario de piezas postales con la marca INTERCEPTADA DE LIMA nos proporciona un total de diecisiete frentes o envueltas. Un número relativamente bajo en relación con el total que debieron circular. Alguna de ellas tiene unos pequeños taladros que indican que debieron coserse a un expediente, al igual que se ha observado en otros casos. También es muy bajo el número de cartas con la marca DE LIMA, que tal como hemos indicado, debió utilizarse para señalar la procedencia de la capital peruana en época republicana.

4.3. Correspondencia de Lima a Chiloé y Santiago sin la marca INTERCEPTADA DE LIMA

A continuación, se presentan varias piezas postales de los autores de este artículo de diversa procedencia y destino, que nos servirán para efectuar un análisis comparativo de las envueltas presentadas con la marca INTERCEPTADA DE LIMA.



(Ilustración 22)

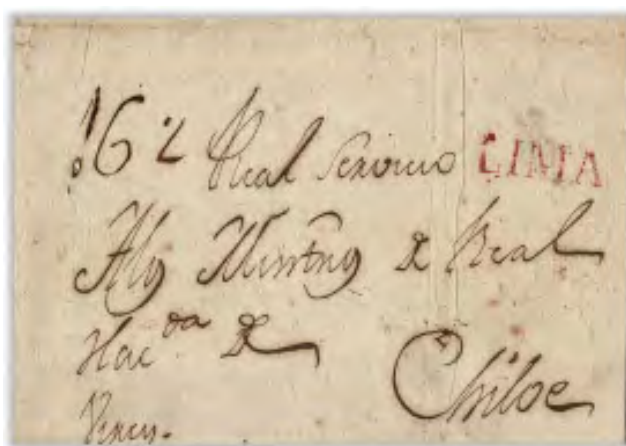
El frente de envuelta sin fecha de la ilustración 22 tiene estampada la marca LIMA utilizada a partir de 1797, y va dirigida a Juan Antonio Montes, gobernador de Chiloé, del que ya se ha hablado anteriormente. Es curioso ver el porte rectificado de 6 a 8 reales, pero sin tener indicación alguna del peso. Ello nos impide conocer con seguridad la tarifa aplicada. Si fuera la de 1798, se correspondería a una onza. Recordemos que este brigadier estuvo como gobernador de esta plaza desde 1797 a 1800. El tema de los portes lo veremos en



(Ilustración 23)

otro capítulo, solo comentar que generalmente se ponían en destino, basándose en la procedencia señalada por la marca de origen. Sin embargo, es conocido que la administración de correos de Lima solía poner los portes a la correspondencia de pago en destino, como una forma de hacer coincidir las cuentas⁸. En el caso presente es posible que se pusiera el «6» en Lima y se rectificase en Santiago o en Chiloé.

Al igual que la ilustración 9, la número 23 muestra una envuelta sin fecha y dirigida a Juan Tomás de Vergara, responsable de la Real Hacienda y de la Real Renta de Tabaco de Chiloé, transportada por el bergantín Bolero⁹. La fecha de construcción del navío limita su posible etapa a una posterior al año 1804. La pieza tiene estampada la marca LIMA y el porte de 4 ½ reales, que al igual que se ha indicado anteriormente, lo



(Ilustración 24)

atribuimos a una carta sencilla. En este caso no figura el nombre del remitente y tampoco la marca INTERCEPTADA DE LIMA. Hemos observado que todas las cartas que tienen la marca de la Administración de Lima no tienen la estampación protagonista, a excepción de la que se muestra en la ilustración 14, y que atribuimos a una impresión deficiente.

La ilustración 24 es otro ejemplo con la marca LIMA, pero sin la INTERCEPTADA DE LIMA. Sin fecha y dirigida a los ministros de la Real Hacienda de Chiloé. Un manuscrito en el anverso indica un porte de 16 ½ reales. En este caso sí figura el nombre del remitente, el virrey de Lima, indicando que se trata del Real Servicio. El valor de 16 ½ reales no se corresponde a un entero o fraccionado acorde a la tarifa de 1798, que para una onza de pliego indicaba ocho reales la onza. Pensamos que se trata de un porte compuesto, que trataremos más adelante.

Otra envuelta de la misma factura que las anteriores se muestra en la ilustración 25, dirigida a Chiloé al mismo Juan Tomás Vergara, con la estampación LIMA,



(Ilustración 25)

pero sin la marca INTERCEPTADA y transportada por la fragata Rosalía (Santa) de la Real Armada española, que tuvo una vida de veintiséis años, entre 1767 y 1803¹⁰. El manuscrito «35» nos indica su porte, treinta y cinco reales. Un valor que al igual que la ilustración anterior no coincide con una fracción coherente de la tarifa de 1798. Este es otro caso de pliego oficial al estar remitido por la Dirección general del Perú, que entendemos se refiere al ministerio de Hacienda.

Por último, se presenta otra envuelta similar a anteriores (ilustración 26), dirigida al gobernador de Chiloé, con la estampación LIMA, pero sin la marca INTERCEPTADA y transportada por el bergantín Los



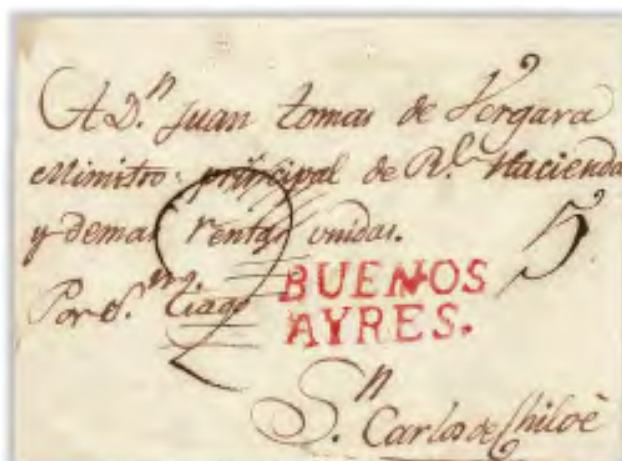
(Ilustración 26)

Dos Amigos. El manuscrito «28 ½» nos indica su porte en reales. Un valor que al igual que las anteriores no coincide con una fracción coherente de la tarifa de 1798. Este es otro caso de pliego oficial remitido por el virrey del Perú

4.4. Cartas de Buenos Aires a Chiloé



(Ilustración 27)



(Ilustración 28)

En las ilustraciones 27 y 28 se presentan dos frentes de envuelta de Buenos Aires a San Carlos de Chiloé, al ya nombrado Juan Tomás de Vergara de la Real Hacienda de esta plaza militar. La peculiaridad de estas piezas es la rectificación del porte, de «2» a «5». Un intento de explicación de estos cambios se verá más adelante en el apartado de tarifas, solo comentar que estos ejemplos nos apoyarán la teoría de los portes a Chiloé, pasando por Santiago de Chile.

5. Personajes

5.1. Juan Antonio Montes de la Puente (Período 1797- 1800).

Militar y gobernador de Chiloé, desde 1797 al 1800. Provisto gobernador político y militar de Chiloé (Chile) por título de 30 de octubre de 1795. Desde Perú viajó en el bergantín Limeño al puerto de Corral (Valdivia), haciéndose a la vela rumbo a Chiloé, cuatro días después, donde llegó (febrero de 1797). Fue nombrado Capitán general y presidente de Chile, en reemplazo del mariscal Joaquín del Pino, que había sido elevado al solio virreinal del Perú como sucesor del marqués de Osorno, por Real Orden dada en Aranjuez el 24 de junio de 1800.

Designado sucesor en segunda instancia al Virreinato del Perú, después de José Fernando de Abascal, en el pliego de mortaja, en caso de fallecimiento del Pino, sin embargo, de haber recibido por vía reservada orden de trasladarse a Santiago de Chile por la futura sucesión del presidente de este reino; electo en junio de 1800, debió dirigirse al mismo por su grave estado de salud. Llegando a Valparaíso, trató de viajar a Santiago, pero debido a su gravedad, falleció en el trayecto en el pueblo de Curacaví, donde sus restos fueron enterrados en la capilla del lugar el 22 de marzo de 1800.



(Ilustración 29) Documento que dispensa al Gobernador Montes de la «media annata», que le permitió recibir su sueldo completo.

La corta trayectoria de Montes en el cargo de Gobernador, está motivado por un accidente vascular que lo afectó estando en Mendoza, rumbo a Chiloé. El relato es del propio Montes, en una serie de cartas que envía a su amiga, la Duquesa de Osuna, Doña María Josefa Alonso Pimentel. En la primera de ellas, le comenta con mucho pesar que tuvo una parálisis facial, y que no encontrando médico en la zona, tuvo que

recurrir a una curandera, que mediante hierbas y pócimas lo recuperó parcialmente. Al parecer la situación se agravó en Chiloé, quedando evidenciado en los informes médicos que se le hicieron. En la segunda y tercera carta que Montes envió a la Duquesa de Osuna, se retratan de forma muy certera la dura vida de los peninsulares en la isla. Se queja Montes de la falta de «refinamiento» de sus habitantes, y que no habiendo distracciones, pasa la mayor parte del tiempo confinado, sometido a un clima despiadado de frío y lluvia que no da tregua. Casi en tono irónico señala en parte de las cartas: « *Lo único bueno aquí es la paga* ».

5.2. Antonio Álvarez y Jiménez.

Nació en 1755, sirviendo desde muy joven en el ejército español. Destinado a Buenos Aires y luego a Perú donde obtiene el grado de teniente coronel. Fue nombrado gobernador de Arequipa en 1785¹¹, realizando una gran gestión, con numerosos adelantos en obras civiles y sociales.



(Ilustraciones 30 a 32) Volúmenes 1, 2 y 3 del Libro «Memorias para la Historia de Arequipa» del investigador Víctor Barriga, que registran su labor entre el año 1786 y 1796.

Nombrado más tarde coronel y brigadier, y con ese cargo asumió la gobernación de Chiloé. Se tiene información del aviso al virrey del Río de la Plata, Pedro Ceballos, que el 26 de noviembre de 1803 llegó a Chiloé a bordo del Peruano acompañado de su hijo, el subteniente Antonio, después de un penoso viaje y ha tomado posesión como gobernador de la plaza¹². Se mantuvo fiel a las autoridades de la península y en 1811 hizo un llamamiento a elegir representantes para las Cortes de Cádiz. Fue depuesto el 1 de noviembre de 1811.

5.3. Juan Clarke Sprigham.

Nació en Irlanda en 1748, sirviendo desde muy joven en el ejército español, como muchos irlandeses, siendo subteniente en 1764. Ascende a teniente en 1776, y a capitán en 1789.



(Ilustración 33) Otorgamiento del grado de Teniente Coronel con fecha 26 de enero de 1794 (Archivo General de Simancas)

Desde el 28 de enero de 1791 ejerce en Concepción, con título de sargento mayor. Dos años después el gobernador de Chile, Ambrosio O'Higgins, solicita para él, el grado de teniente coronel, «por sus relevantes méritos, valor acreditado, aplicación grande, capacidad y conducta». Grado que le fue otorgado por Cédula Real del 26 de enero de 1794 (ilustración 33). Por enfermedad del gobernador de Valdivia, Pedro Quijada, es nombrado interinamente para ese puesto por el propio O'Higgins, el 3 de marzo de 1795, ratificado por el Rey el 31 de octubre de 1796,

manteniendo el cargo en Concepción, con goce de sueldo. En 1795 tuvo una destacada participación en la repoblación de Osorno, que se convirtió en parte sustancial del Camino Real entre Valdivia y Chiloé. Supervisó personalmente las nuevas construcciones ya que Osorno dependía administrativamente de la Gobernación de Valdivia.

Reconocido por alcaldes y procuradores como imparcial en la administración de la justicia, en la preparación de la tropa, en la construcción de la iglesia mayor, en la mantención de fuertes, puerto e instalaciones, como asimismo en el diálogo con los indígenas, y el haber mantenido la paz con ellos, después de un grave levantamiento en 1792. Se le destacó también por haber implementado una junta de emergencia extraordinaria para salvar de la quiebra a la hacienda pública. Murió soltero en 1807, siendo enterrado en la ciudad de Valdivia.

5.4. Juan Tomás Vergara. Real Hacienda de Chiloé y Administrador de correos.

Militar español, que estuvo a cargo de la Real Hacienda de Chiloé entre 1791 y 1812. A partir de ese momento tuvo como misión ayudar al Almirante Pareja en su empeño por reconquistar Chile. Pareja que había dejado Callao en diciembre de 1812, arribó a Chiloé en enero de 1813, reclutando a Vergara como persona de confianza. Lo primero que hizo fue entregar los 160.000 pesos con que contaba la hacienda, con ello se entrenó a 1.400 soldados, que mostraron gran vocación en defensa del soberano. Entre sus responsabilidades tuvo la misión de negociar la rendición de la ciudad de Concepción, antes de que Pareja desembarcara en la bahía de Talcahuano. Fue militar destacado de los batallones chilotes en su avanzada desde Concepción hacia Santiago. En la batalla de Yerbos Buenas, en Abril de 1813, cerca de Linares fallece en combate. Los bravos soldados chilotes no perdonaron su muerte, la que atribuyeron a fuego «amigo», de batallones realistas que estaban conformados por soldados no chilotes. A tal punto llegó la desconfianza que esos soldados no siguieron en su avanzada hacia Santiago.

Tabla 2

Gobernadores de Chiloé	Cargo	Años
Francisco Garós	Interino	1789 - 1791
Pedro de Cañaveral Ponce	Gobernador	1791 - 1797
Juan Antonio Montes	Gobernador	1797 - 1800
César Balbiani	Interino	1800 - 1802?
Antonio Álvarez y Jiménez	Gobernador	1803 - 1812
Antonio Pareja y Serrano	Capitán General	1803 (enero-marzo)
Ignacio Justiz y Urrutia	Gobernador	1813 - 1817
Antonio de Quintanilla	Gobernador	1817 - 1826

Tomas de Vergara ejerció de administrador de correos en Chiloé durante un cierto tiempo, según consta en las cuentas de Lima (AGI, Correos 134B), en el año 1802. Posteriormente fue sustituido por Santiago de Silva¹³.

5.5. Francisco Bernales

Nació en Vizcaya en 1773, llegando a Chile a finales de la década de 1790. Fue un conocido y destacado comerciante español, con nexos en Río de Janeiro, Lima, y las más importantes ciudades del interior de Chile. Formó parte de los «vizcaínos», grupo de comerciantes que provenían de Navarra y del País Vasco, con vínculos mercantiles que tenían como base al puerto de Cádiz.

Llegó a tener importantes responsabilidades civiles, ya que en el período de la Reconquista (1814-1817) en que los españoles retomaron el control militar y político de Chile, fue alcalde de Santiago, por un corto período en 1817. Apenas unos días antes de la Batalla de Chacabuco, que tuvo lugar el 12 de febrero, llamó a connotados vecinos de Santiago de distintas posiciones políticas para enfrentar la nueva realidad, ante la inminencia de la llegada de nuevas autoridades. Después del triunfo «patriota» fue perseguido y sus bienes embargados por la «comisión de secuestros». Se había casado con una chilena. Pudo sortear la situación y finalmente volvió a la vida civil. Un hijo fue importante juez a cargo del caso de la muerte en 1837 de Diego Portales, ministro del Interior y de Relaciones Exteriores, además de ministro de Guerra y Marina. Bernales falleció en Santiago, el año 1843, a los 70 años.

6. Fechas de utilización de la marca INTERCEPTADA DE LIMA

Los nombres de los destinatarios que figuran en las envueltas nos proporcionan información suficiente para conocer las fechas aproximadas en que fueron enviadas. Una parte de ellas fueron enviadas al gobernador Juan Antonio Montes, que estuvo en el cargo entre los años 1797 y 1800, otras a Antonio Álvarez Jiménez, entre 1803 y 1812; también a Juan Tomás de Vergara, ministro de la Real Hacienda de Chiloé (1795-1812); y a Juan Clarke, gobernador de Valdivia entre 1795 y 1807. Resulta evidente que el periodo de utilización de esta estampación está entre los años 1795 y 1812. Unas fechas que son previas a las revoluciones independentistas en Chile y descartan que la marca sea una interceptación de las fuerzas liberales en Salta.

7. Tarifas de la correspondencia a Chiloé

La primera referencia de la existencia de la estafeta de Chiloé es del año 1791¹⁴, y seguramente empezó a funcionar en 1792, aunque no se han conservado las cuentas de dicho año¹⁵ ni tampoco de los siguientes. Lo hace de forma definitiva en 1798, y a partir de entonces las presenta de forma regular. En la sección de Correos del AGI no se ha encontrado ninguna referencia a la manufactura de la marca «INTERCEPTADA DE LIMA».

En las tarifas del año 1778 no figura ningún valor del importe del porte de Lima a Chiloé y ello es lógico, dado que entonces todavía no estaba creada la estafeta.

La primera referencia conocida se encuentra en las tarifas que Fernando José de Urizar publicó el 1 de enero de 1798 y que fue modificada poco después, según un informe del 13 de mayo de 1800. En ellas se asimilaba el porte de Lima a Chiloé con el porte de Lima a Valdivia, y sus valores se muestran en la tabla 1. El importe de Lima a Santiago se mantenía en 1 ½ reales para la carta sencilla.

En la totalidad de envueltas de tamaño reducido conocidas de Lima a Chiloé que podemos asimilar a carta sencilla, la tarifa aplicada ha sido de 4 ½ reales. Este valor no coincide con el expresado en la tabla 1; si bien, hemos visto una carta (ilustración 15) con el valor 3 ½ rectificado a 4 ½. ¿Cuál es la razón de aplicar este porte y no el indicado en la tarifa? Hasta la fecha no se ha reportado ninguna disposición o instrucción de Correos en este sentido. Lo máximo que podemos hacer es conjeturar en base a unas premisas que vienen soportadas por las rectificaciones de los portes en dichas cartas y en las de las ilustraciones 27 y 28. Unos frentes de envuelta de Buenos Aires a Chiloé que tenían 2 reales de porte y pasaron a 5. Una explicación bastante plausible de estos portes para cartas sencillas es la que aventuró el investigador José Antonio Herráiz, en una charla que dio el Sr. Mouat sobre la presente marca¹⁶, en el sentido de sumar el porte de Lima a Santiago con el de Santiago a Chiloé, de forma que hiciera los 4 ½ reales de porte que sistemáticamente se observa en las envueltas entre ambos puntos. En dicha conferencia no se hizo referencia, quizás por desconocerse, a las ilustraciones citadas anteriormente de Buenos Aires a Chiloé. Estos portes rectificados de 2 a 5 reales cumplen con la regla fijada de sumar los valores hasta Santiago de Chile, y los de esta capital a Chiloé. Esto también se cumple para las envueltas con la marca LIMA en lugar de la INTERCEPTADA DE LIMA (ver ilustración 23).

Tabla 3

Tarifas de 1 de enero de 1798, y modificación según informe de 13 de mayo de 1800 (*)				
	Sencilla	Doble	Triple	Onza
Lima a Valdivia	3 ½	4	6	8
Lima a Chiloé	3 ½	4	6	8
Valdivia a Chiloé	1	1 ½	2	3
Santiago a Chiloé	3	4 ½	6	8
Lima a Santiago (mar)	1 ½	2 ½	3 ½	5
Lima a Valparaíso (mar)(*)	1	1 ½	2	3
Lima a Valparaíso (tierra)	4	5 ½	8	11
Buenos Aires a Santiago	2	3	4 ½	6
Santiago a Buenos Aires	3	3 ½	4	5

Pero, ¿qué pasa con las dobles, triples y de peso?, Aquí el tema es más complicado. Somos de la opinión que hubo una tarifa especial para Chiloé y Valdivia, que de momento desconocemos. En este caso la suma de los valores de los pliegos de peso: 5 reales la onza de Lima a Santiago y 8 reales de Santiago a Chiloé nos dan 13 reales la onza. Un valor que no tiene un peso razonable para las cartas de las ilustraciones 4, 5, 10, 11, 13, 24 y 26, y en cambio sí para las 7, 12, 14 y 25.

En otras cartas los portes señalados en sus anversos cumplen con la tarifa. Este es el caso de las envueltas de Lima a Santiago con una tarifa de 1 ½ reales o bien de las republicanas.

Resumiendo, los portes de Lima a Santiago están de acorde a la tarifa. Los de un peso de carta sencilla a Chiloé, tanto las procedentes de Lima como de Buenos Aires, su valor sería la suma a Santiago y Chiloé. Las de peso hasta una fecha indeterminada sería de aplicación la tarifa de 1798. A partir de entonces debe haber una tarifa desconocida para los múltiples. Todo ello a consecuencia de desconocer la fecha exacta de las citadas envueltas.

8. Rutas más probables de comunicación con Chiloé

8.1. Ruta marítima

La ruta más probable de comunicación entre Lima /



(Ilustración 34) Vista de América del Sur con la vía de comunicación marítima de Lima/ El Callao a Valparaíso/ Santiago, y de ahí a Chiloé por vía marítima y terrestre.

Callao y Chiloé era la vía marítima hasta Valparaíso. Generalmente se indicaba en los frentes de las envueltas el nombre del barco por el cual el remitente deseaba que fuera conducida la correspondencia. Esto lo vemos en las ilustraciones 9, 10, 11, 13, 23, 25 y 26. El trayecto era lógicamente terrestre de Valparaíso hasta Santiago, y de la capital hasta Valdivia y Chiloé fue mayormente terrestre a partir de principios de la década de los años 1790, cuando se establecieron las carreras de posta y estafetas en su recorrido.

8.2 La carrera terrestre entre Valdivia y Chiloé¹⁷

La corona española siempre tuvo la necesidad de procurar comunicaciones lo mas fluidas posibles en todos sus territorios. Pero las dificultades eran mucho mayores en los lugares extremos, los que por su ubicación y condición climática requerían una preocupación mayor. Esto se vio acentuado por un nuevo conflicto entre España e Inglaterra, a fines del siglo XVIII. En ese contexto, y por la acción que permanentemente habían ejercido corsarios y piratas a lo largo de la costa pacífica, desde 1780, bajo la Gobernación de Ambrosio de Benavides, se dispuso la presencia de una flotilla de navíos de guerra que patrullaban desde Talcahuano a Chiloé. Con ello se aseguraba el control marítimo, pero se hacía imperioso hacer lo mismo por la vía terrestre.

Ya había antecedentes del reclamo por parte de los habitantes de estos alejados lugares de la necesidad de unir Valdivia y Chiloé, que en la práctica eran dos islas, totalmente separadas por 300 kilómetros de distancia, y que solo tenían comunicación por vía marítima. En un Cabildo de los ciudadanos de Castro, en 1721, expresan lo siguiente a S.M. «se mandase repoblar Osorno y abrir camino entre Valdivia y Chiloé»¹⁸

Efectivamente reconstruir Osorno, que había sido abandonado, y estaba en ruinas, era uno de los

propósitos de Ambrosio O'Higgins, que además tenía el título de marqués de Osorno. Se mantuvo al tanto de todos los progresos a ese respecto incluso cuando fue nombrado Virrey del Perú y dejó Chile en 1796.

Este propósito se hacía de vital importancia después de los fallidos intentos por abrir caminos entre Valdivia y Chiloé. En este particular resulta interesante relatar lo que ocurrió en 1759, cuando a solicitud del entonces Gobernador de Valdivia, Ambrosio Saez de Bustamante, se intentó abrir camino hasta la localidad de San José de Alcudia (actual Rio Bueno). Dice el Gobernador: «se emprendió la obra con solo las tan cortas fuerzas de esta guarnición (...) y abierto un áspero camino de montaña de más de seis leguas de esta plaza cuando fue atacada nuestra tropa (que solo consistía de 130 hombres) por más de mil indios.....aunque tuvieron la suerte de que se les matasen bastante gente, pues se cree con fundamento hayan perdido más de 200 hombres sin que de nuestra parte muriese más que un negro de un balazo de los nuestros mismos y hasta 17 heridos y quemados por un accidente, aunque no de riesgo. Pero después de esta considerable ventaja, que sin duda ha ocasionado mucho terror en los indios, fue necesario retirarnos a la plaza, no pudiendo ya sostener la empresa por falta de gente»¹⁹

Pasaron veinte años, y después de que el misionero franciscano fray Hilario Martínez insistiera en 1784, en carta al Secretario de Estado e Indias, de la necesidad de reabrir el camino ofreciendo a cambio si era necesario compensaciones y regalías otorgadas por la Corona, volvamos al protagonismo que tuvo Ambrosio O'Higgins en el tan anhelado proyecto. Investido ahora del cargo de Gobernador, que ejerció entre 1788 y 1796, O'Higgins dio los pasos necesarios para consolidar la tan necesitada carrera entre Valdivia y Chiloé. No estuvo ausente de problemas, de hecho entre los dos gobernadores no existía consenso de cómo tratar con los indígenas. Mientras uno era partidario de las negociaciones, el caso de Pusterla,





(Ilustraciones 35 y 36) Mapa de Chile firmado por Ambrosio Higgins en Madrid 21 de febrero de 1768 Colección Archivo Nacional de Chile, archivonacional.gob.cl. En él se describen los diferentes pueblos indígenas conocidos y su posible apego con la corona española.

Gobernador de Valdivia, el Gobernador de Chiloé, Francisco Hurtado era más proclive al uso de la fuerza. Fue hacia fines de 1788 que se dieron los pasos finales para la consolidación de un camino terrestre. Pusterla, que era ingeniero mandó una expedición de trece soldados, más algunos indios, dos de los cuales eran caciques. Este hecho marca un punto de cambio en lo que había sido la constante de conflictos hasta la fecha. Los caciques lograron que grupos indígenas de las zonas intermedias ayudaran al desmonte y tala de bosques. La expedición había partido de Valdivia el 20 de septiembre de 1788, y arribado a Maullín el 16 de enero de 1789, donde se juntaron con una avanzada que fue enviada desde Chiloé.

A partir de 1790 el camino contó con la asesoría del ingeniero militar Manuel Olaguer Feliú, siguiendo instrucciones directas del Virrey del Perú.

Como muchos de estos esfuerzos se enmarcan en contextos impredecibles, se produce un violento alzamiento indígena en las cercanías de Valdivia a fines de 1792, y que después se generalizó más al sur. Se destruyeron haciendas, quemaron casas, y se perdió mucho ganado. La misión de Río Bueno fue quemada, falleciendo un fraile y once españoles.

Hubo una contraofensiva militar para tomar el control de la ruta, que tanto esfuerzo había demandado. A partir de ese momento Osorno contó con la presencia militar española. En 1793 O'Higgins informa que se está reconstruyendo la ciudad, y que los movimientos de los indios han terminado de forma definitiva.

A partir de ese momento se restableció el tránsito por el camino real, que con la refundación de Osorno

en enero de 1796, tendría una consolidación definitiva, ya que al incorporar a esa ciudad se hizo necesario una modificación al anterior trazado, que lo hacía más corto. Ahora por la presión de los habitantes de Osorno, el trazado del camino real tendría como parada obligatoria a la ahora reconstruida ciudad.

De esta forma se establece un camino seguro para transitar entre Valdivia a Chiloé, que recién pudo establecerse en 1796, siguiendo la ruta que iba de Valdivia a Corral y que después pasaba por San José de Alcudía (Río Bueno), Osorno, y las actuales localidades de Río Negro, Riachuelo (importante en el período colonial), Río Frío, Tegalda, Fresia, Los Muermos, Maullín. Desde ahí doblaba hacia la cordillera para llegar al Canal de Chacao, y cruzar a la isla de Chiloé hasta San Carlos de Ancud.

9. Las marcas de la Administración postal de Lima a partir de sus inventarios.

Para dilucidar si la marca INTERCEPTADA DE LIMA pudo pertenecer a la Administración de la capital, es preciso ver los inventarios que regularmente se efectuaban. La mayor parte de estos venían motivados por el cambio de administrador y se computaban todos los utensilios que se encontraban en la oficina, entre ellos, los cuños utilizados para estampar en la correspondencia. La tabla 3 muestra los realizados en el año 1802 a la muerte de Antonio de Pando, en 1816 a la defunción del contador Vicente Oracio, y finalmente en 1824 con el traspaso de enseres al último administrador colonial, Francisco Montoya.

Tabla 4

Tipo de marca	Año 1802	Año 1816	Año 1824
PERÚ	SI (DOS)	SI	SI
YNDIAS	SI	SI	SI
ESPAÑA	SI (DOS)	SI (DOS)	SI(UNO)
FRANCA HASTA ROMA	SI	SI	SI
CERTIFICACION A LIMA	SI	SI	SI
MZ	NO	SI	SI
LIMA	SI (DOS)	SI (DOS)	SI(UNO)
FRANCA	SI	SI	NO
FRANCA LIMA	SI	NO	SI

A la vista de estos inventarios, en ninguno de ellos figura la marca INTERCEPTADA DE LIMA. Por tanto, podemos concluir que esta marca, a pesar de llevar el nombre de Lima, no fue empleada en esta administración.

10. Creación de la estafeta del Callao (1805)

Durante un cierto tiempo se especuló que la marca INTERCEPTADA DE LIMA pudo haber sido estampada en el puerto del Callao, dado que en tres piezas postales conocidas (ilustraciones 4, 6, y 7) figuraba el nombre de «Apostadero del Callao». Sin embargo, hasta 1805 no se estableció la estafeta, y con ello las marcas postales de este puerto²⁰. El Callao era el punto de comunicación marítima de Lima y estaba situado a unos 12 km del núcleo de la ciudad. Hasta el año 1805, la correspondencia que transportaban las embarcaciones se descargaba en este puerto y se llevaba a la Administración Principal de Lima, donde se recepcionaba, abriéndose las valijas o cajones, que venían cerradas de antemano. En este año, el Administrador principal de Lima, Félix de la Roza, decidió abrir una estafeta para recibir de forma inmediata la correspondencia marítima, dado que a su criterio los «maestros o patrones de la correspondencia», a su llegada al puerto visitan primero a los consignatarios, entregándoles cartas «a la mano» (fuera de valija), antes de entregar los cajones o valijas de correspondencia en la Administración de Lima. El motivo de la implantación de la nueva estafeta está claramente expuesto por Félix de la Roza²¹, en la carta que manda a los Directores Generales de la Renta²²

«La distancia de dos leguas con que se halla el Puerto del Callao de esta Capital ocasiona una notable demora en la entrega que deben hazer en esta Admon los Maestros y Patrones de la Correspondencia que conducen los buques, porque a su arrivo prefieren las diligencias de su propio Ynteres a aquel cuidado; y aunque algunos suelen venir

con brevedad, se dirijen primero a las Casas de sus Consignatarios, donde distribuyen quantas cartas traen a la mano.

*Para evitar estos y otros abusos, he tenido por conveniente **establecer en dicho Puerto una Estafeta**, que he confiado interinamente a Dn Fausto de Ostalaza, sugeto de providad e inteligencia, con el objeto prâl de que recoja y remita puntualmente a esta Administracion los Cajones y Paquetes de correspondencias de todos los buques que consten del Parte de la Admon de su procedencia y tambien las Cartas que traygan a la mano las tripulaciones y Paysanos, Ha exhibido las fianzas de costumbre y espera que Vss se sirvan aprovar la eleccion y establecimiento de la expresada Estafeta.*

Dios ge a Vss. ms as, s.s q. b. s m. Lima 26 Noviembre de 1805.

Srs Directores Generales de la Renta Felix de la Roza»

Otra información que confirma la apertura de la oficina de El Callao en el año 1805 es la confección de sellos para ser utilizados en dicha administración, tal como se señala en las cuentas de Lima²³ mediante un recibo que informa de la creación de la nueva estafeta del Callao:

«Recibi de la Rl Admon de Correos de esta capital treinta y seis pesos por la echura de dos sellos para el uso de la nueva Estafeta establecida en el Pto del Callao, con los signos de FRANCA y CALLAO y para que conste lo firmo por duplicado. Lima y noviembre 29 de 1805. Son 30 pesos Josef Menendez Camina»

Todo lo anterior nos confirma la hipótesis de que la marca INTERCEPTADA DE LIMA no pudo ser estampada en el Callao.

11. ¿Donde pudo ser estampada la marca?

Con todo lo expuesto anteriormente, podemos ir acotando el posible lugar de aplicación:

- Cartas con origen Lima/Callao dirigidas a Santiago de Chile: 2 unidades.
- Id . cartas de Lima/Callao a Valdivia: 1 unidad
- a) Lo anterior nos conduce a señalar que el cuño no pudo estar en Chiloé.

También se ha demostrado que:

- En los inventarios de Lima de 1803, 1816 y 1824 no figura esta marca, por tanto, no es de Lima.
- Tampoco es de Callao, la oficina postal se estableció en el año 1805.
- Se conoce una envuelta con la marca DE LIMA desde Arica.
- b) Por los portes de las cartas y los nombres de los navíos

conocidos se trata de un correo marítimo.

- c) Por tanto, solo puede ser de Valparaíso o Santiago.
- d) La marca CHILE, empleada entre 1795 y 1812 estampada en alguna de ellas, **denota su paso por la capital.**

12. ¿Por qué se utilizó la marca?

Todo lo descrito a continuación es una conjetura en base a los datos disponibles hasta el presente. Aquí insistimos en la ausencia de una orden, instrucción u ordenanza que indique la razón de esta utilización.

A falta de ella, intentaremos responder que el motivo puede deberse a que las cartas sin marcas de los organismos oficiales, militares y del Virrey del Perú, que no pasaban por la administración de Correos de Lima y por tanto sin origen, se interceptaron en Santiago en su viaje a Chiloé o Valdivia, deteniendo su trayecto para anotar los portes de estas en unas cuentas del correo, para pedir posteriormente su reposición. Dado que la correspondencia era oficial, estos importes seguramente eran abonados por la Real Hacienda y descontados de los libros de Cargo y Data del Correo en unas cuentas que llamaban de reintegro²⁴, al igual que se haría con la correspondencia señalada con la marca «MZ».

El hecho de que casi todas las cartas sean frentes de pliego y con unas perforaciones que indican que pueden haber estado cosidos a un expediente, refuerza la tesis de que se contabilizaron de forma conjunta.

Hay varias envueltas dirigidas a particulares con la misma marca. La explicación que sugerimos es que en este caso las piezas postales llegaron a Santiago sin la marca de origen y el funcionario que las recepcionó puso una marca que indicara su origen, para que se cobrasen los portes al destinatario.

13. Conclusiones

A la vista de todo lo expuesto anteriormente, podemos ir respondiendo de forma sintética a las preguntas que nos planteamos en la introducción.

1. ¿Cuántas piezas se conocen?
Unas 17 con la marca INTERCEPTADA DE LIMA y dos con DE LIMA
2. ¿Cuándo se utilizó la marca INTERCEPTADA DE LIMA?
Aproximadamente entre los años 1795 y 1812
3. ¿Cómo se utilizó?
Estampándola en los frentes de las envueltas o pliegos, para indicar que las cartas venían sin marca de origen.
4. ¿Quién la utilizaba?
Algún funcionario de Santiago para señalar la correspondencia que venía de Lima/Callao sin contabilizar.

5. ¿A quién se mandaba?

A los destacamentos militares de Valdivia y Chiloé

6. ¿Dónde se utilizó?

Muy probablemente en la administración de correos de Santiago de Chile.

7. ¿Por qué se utilizó?

Para señalar las cartas que no habían sido contabilizadas en la administración de Lima.

8. ¿Qué significado tiene la marca INTERCEPTADA DE LIMA?

Una forma de contabilidad para indicar su procedencia

Como resumen de lo anterior, en nuestra opinión, la marca se utilizó en Santiago de Chile para señalar el correo proveniente de Lima/Callao, probablemente entre los años 1795 a 1812, que no había sido contabilizado en la administración principal de Lima. Ninguna correspondencia tenía franquicia, aunque fuera militar, del virrey, de los estamentos judiciales, si bien, estos últimos no pagaban directamente los portes²⁵. Los importes los contabilizaban las administraciones principales de correos (Lima y Santiago) para ser anotados como productos y luego rebajados de sus cuentas. Al igual que ocurría con la de los empleados²⁶. También somos del parecer que los portes rectificadas se pusieron en Santiago en el momento de la interceptación y que los frentes se recortaron en destino en el momento de la entrega y pudieron enviarse a la administración principal de Lima, de la cual dependía Chiloé, para justificación de contabilidad. Nos queda la duda si parte de ellos se enviaron a la Dirección General de Correos en Madrid, como es el caso de los frentes guardados en AGI, Correos, 36.



AGRADECIMIENTOS

El número de piezas postales que hemos manejado para este estudio es relativamente bajo, para poder asegurar con rotundidad las hipótesis planteadas. A pesar de ello, se ha conseguido localizar un conjunto que a priori no imaginábamos, y ha sido posible gracias a los desinteresados ofrecimientos de coleccionistas a los cuales les agradecemos su colaboración:

- Timothy Hale.
- Guillermo Llosa
- Henry Márquez
- Jörg Maier
- Antonio Mauriziano

BIBLIOGRAFÍA

15.1.- Postal

- **ARANGO ECHEVERRI, Manuel.** Correspondencia colonial americana interceptada por corsarios ingleses en alta mar durante el siglo XVIII y XIX. *Discursos Académicos de la RAHFeHP, vol. XLVI*. Madrid: RAHFeHP, 2020.
- **Archivo General de Indias de Sevilla, sección de Correos.**
- **BOSE, Walter B.L.** *Los orígenes del Correo Terrestre en Chile*. Buenos Aires: Imprenta Universitaria, 1936
- **BOSE, Walter B.L.** Los signos postales del Río de la Plata. *Biblioteca de la Sociedad de Historia argentina volumen VI*. Buenos Aires: Editorial «La Facultad», 1938.
- **COLARETA, José.** *Prefilatelia peruana, 1772-1857*. Lima: Editora de Servicios Offset E.I.R.L., 1979.
- **HERRÁIZ, José Antonio.** *Manual de las Tarifas Postales de España y sus Territorios de Ultramar, Tomo I, Correspondencia entre los Territorios Españoles 1716-1849*. Madrid: EDIFIL, 2017.
- **SITJA, Jesús.** *El correo colonial en el virreinato del Perú, siglos XVIII y XIX*. Barcelona: Imprenta Digi S.L., 2009

15.2. Histórica

- **ARAVENA, G., IBÁÑEZ, I., ORELLANA, A.** Huellas de Chiloé en Lima, Fuentes para el estudio de Chiloé en la Independencia, 1808-1824 en *Historia Chilena*. Santiago de Chile, 2017.
- **ARAVENA, GONZALO.** Un Archipiélago para Chile, El proceso de incorporación de Chiloé a la República de Chile, 1813-1831, *Lectura de Tesis en Universidad Pablo de Olavide de Sevilla en 2016*. Disponible en: <http://www.dialnet.unirioja.es>.
- **BARROS ARANA, Diego.** *Las campañas de Chiloé 1820-1826*, Imprenta del Ferrocarril. Santiago, 1856
- **BETANCOURT, Francisco.** Los comerciantes españoles y el proceso de independencia de Chile, Univ. Academia de Humanismo Cristiano. *Tiempo Histórico*, N°4/121-138. Santiago de Chile, 2012.
- **CHOQUE, Carlos y ÁLVAREZ XIMENEZ, Antonio.** *La visita al partido de Arica, 1793*, Ediciones Universidad de Tarapacá, 2017.
- **GOLDMAN, Noemí.** «La revolución» y el dilema de la legitimidad y de las representaciones de la soberanía del pueblo. *Historia y Política*, n° 24, julio-diciembre 2010 (pp. 47-69). Buenos Aires, 1810.
- **GUARDA O.S.B. Gabriel.** *La economía de Chile austral antes de la colonización alemana 1645-1845*. Santiago: Editorial Andrés Bello, 1979.

- **LEÓN ECHAIZ, René.** *Historia de Santiago, Tomo I*. Santiago: Imprenta Ricardo Neupart, 1975.
- **MOLINA, Ricardo.** El camino real entre Valdivia y Chiloé, en *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 2000, núm. 4, pp. 115-126. Universidad Austral, Valdivia, Chile.
- **PEREZ, Pablo.** Correspondencia Epistolar de Don Juan Antonio Montes, Gobernador de Chiloé, *Revista del Centro de Estudios Montañeses*. 2017, número 88, pp. 117-156.
- **URBINA, María Ximena.** La frontera «de arriba» chilena y el camino de Chiloé a Valdivia en *Temas Americanistas* 2005, número 18, pp. 70-92. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

NOTAS

- ¹ BOSE, Walter en *Los signos postales del Río de la Plata*, p. 29 y COLARETA, José en *Prefilatelia Peruana*, p. 215
- ² COLARETA, José. *Op. Cit.*, pp 214-215
- ³ GOLDMAN, Noemí en «La revolución» y el dilema de la legitimidad y de las representaciones de la soberanía el pueblo, p. 56
- ⁴ Derivada del latín *intercipio*, -cepi, -ceptum. Uno de sus significados es interrumpir las comunicaciones.
- ⁵ AGI, LIMA,1440,N.10
- ⁶ En el Archivo General de Indias, LIMA, 696, N.97 figura una carta de Francisco Gil de Taboada y Lemos, virrey del Perú dirigida a Pedro Lerena, Conde de Serena, Secretario de Hacienda en el que le informa de la remoción de Juan Tomás de Vergara, ministro de Hacienda de Chiloé. Sin embargo, esta deposición no tuvo lugar, dado que el 26 de junio de 1812 se produjo un consejo de guerra, en el que estaba implicado el citado Vergara (Diarios, Memorias y Relatos Testimoniales, Anexo, Documento n°6. CDHI, XXIII, 29-30, http://www.historia.uchile.cl/CDA/fh_article/0_1389_SCID%253D7670%2526ISID%253D405%2526PRT%253D7650%2526JNID%253D12,00.html, visto el 30 de diciembre de 2020, 10:00 horas.
- ⁷ Todoavante, [https://www.todoavante.es/index.php?title=Aguila_\(1767\)](https://www.todoavante.es/index.php?title=Aguila_(1767)). Visto 10 de enero de 2021.
- ⁸ Manuel Arango demuestra que la administración principal de Lima tasaba todas las cartas, aunque estas no fueran francas o certificadas. En ARANGO, Manuel, *Correspondencia colonial americana interceptada por corsarios ingleses en alta mar durante el siglo XVIII y XIX*, pp 76-94.
- ⁹ Este bergantín figura en la relación del Anuario de Estudios marítimos Juan de la Cosa, Vol. III, 1981, como construido en San Sebastián el 9 de julio de 1804, con un arqueo de 200 tm. y propiedad de Miguel Bengoechea.
- ¹⁰ GOMEZ, Santiago y otros. *Historia de las embarcaciones menores de la Real Armada. Historia de Fragata*. Visto en https://www.todoababor.es/datos_documento/hist_fr_s.htm. 10 de enero de 2021.
- ¹¹ Visto en Real Academia de Historia, web <http://dbe.rah.es/biografias/47956/antonio-alvarez-y-jimenez>, 10 de enero de 2021.

¹² AGI, ESTADO,85,N.55

¹³ Visto en Real Academia de Historia, web <http://dbe.rah.es/biografias/47956/antonio-alvarez-y-jimenez>, 10 de enero de 2021.

¹⁴ AGI, ESTADO,85,N.55

¹⁵ AGI, Correos, 136B, Cuentas del año 1809.

¹⁶ En AGI 132 A hay un recibo de fecha 24 de marzo de 1791 del platero Ambrosio de Mises por la confección de los cuños «CHILOÉ», «FRANCA» y «CERTIFICADO», por orden de Antonio de Pando

¹⁷ SITJÀ, Jesús en El correo colonial en el virreinato del Perú. Sección tercera, p. 21

¹⁸ Conferencia de Cristian Mouat en Mi Oficina Philatelic Society <https://www.youtube.com/watch?v=gWsmLPmXNNY>.

¹⁹ El investigador Ricardo Molina Verdejo, de la Universidad Austral, en *El camino real entre Valdivia y Chiloé*, un importante trabajo del año 2000, entrega interesantes antecedentes acerca de la carrera terrestre. Intercalamos algunas citas de ese estudio.

²⁰ AGI, Chile 199. Comentario del Presidente O'Higgins en carta fechada en Los Ángeles, el 8/enero/1793, en la que alude a la solicitud del cabildo castreño.

²¹ AGI, Chile, 188, Carta del 28/marzo/1759, Don Ambrosio Saenz de Bustamante, gobernador de Valdivia, da cuenta de su ejercicio a Don Miguel de Arriaga, Secretario de Indias.

²² AGI, Correos 109 A

²³ Jesús Sitjà en El correo colonial en el virreinato del Perú,

sección tercera, describe a partir de los datos extraídos del AGI, sección de Correos, del 122A a 139B, las fechas de establecimiento de las diferentes estafetas dependientes de la administración principal de Lima desde el año 1772 a 1819. La primera vez que aparece la estafeta del Callao es en la fecha citada.

²⁴ AGI, Correos 109 A

²⁵ AGI, Correos, 134B

²⁶ En las cuentas de Lima de 1802 (AGI, Correos, 134 A) y en la parte de Data se encuentra una partida que dice: «Deudas pendientes: Ídem treinta y cinco mil seiscientos setenta y cinco, y medio reales, importe de las Deudas de cartas pendientes en fin de diciembre del año de la cuenta causadas por el Sup^{or} Gobierno, y Tribunales, oficinas de R^l Hacienda, y otros particulares, de que me haré cargo en las cuentas siguientes..... 35.675 ½ reales». En algunos años este desfase se regularizaba antes del cierre de las cuentas; pero en otros, como este año 1802, quedaron pendientes.

²⁷ Un caso particular es el correo de los funcionarios de las diversas administraciones cuando lo recibían oficialmente. Estas partidas se contabilizaban en la parte de Data en las cuentas. Esto significa que se contabilizaba su valor, pero no se recibía la cantidad (un ejemplo en AGI, Correos, 137A)

²⁸ En AGI, Correos, 36 se conserva un manojito de frentes de envueltas recortados de muy diversas procedencias con marcas postales dirigidos a los empleados de la Administración de Santiago en el segundo semestre de 1783, que se han guardado como justificación de rebaje en las cuentas. Muchos de ellos están dirigidos a Juan Bautista de Aeta y Fernando José de Uirizar, empleados de correos.



NEW CONSIDERATIONS ON THE INTERCEPTADA DE LIMA BRAND

Jesús Sitjà Prats and Cristian Mouat

The authors, through research in various sources, conclude that the trademark INTERCEPTADA DE LIMA was used in Santiago de Chile to indicate the mail coming from Lima / Callao, probably between the years 1795 to 1812, which had not been accounted for in the main administration of Lima. The amounts were accounted for by the main postal administrations (Lima and Santiago) to be recorded as products and then deducted from their accounts. As was the case with the employees. It is also stated that the rectified rates were placed in Santiago at the time of the interception and that the fronts were cut at destination at the time of delivery and could be sent to the main administration of Lima, on which Chiloé depended, for justification of accounting.