

LOS VAYAS O PORTES DE CONDUCCIÓN DE LOS CORREOS ORDINARIOS Y EXTRAORDINARIOS EN LA AMÉRICA MERIDIONAL (PARTE 1)



Jesús Sitjà Prats
(Académico de Número)



1. Introducción

El estudio del correo americano es una grata fuente de satisfacción para los que invertimos ingentes horas de nuestra vida a su investigación, y aunque se han realizado múltiples artículos sobre marcas postales, tarifas empleadas, rutas, administraciones existentes en un momento determinado y su evolución en el tiempo de la historia postal americana, todavía quedan muchas áreas vírgenes por explorar. En este artículo vamos a examinar una serie de cuestiones relativas a la conducción de la correspondencia terrestre en la América meridional: ¿cómo se transportó?; ¿en qué forma?; ¿por quién?, entre otras preguntas que podemos hacernos. Somos conocedores que en la época colonial de la Real Renta de Correos¹ se empezaron a utilizar las llamadas *guías de correspondencia*, 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 estudios² en esta misma revista.

En el título del artículo se ha puesto el énfasis en el estudio de estas conducciones en la América meridional, ¿y por qué? La principal razón es que no conocemos la existencia de estos documentos en el Virreinato de México, ni tampoco en Guatemala o las islas del Caribe, en el modo que existen en esta parte de América. ¿Cuál es la causa de ello? No tenemos una respuesta clara a la cuestión. Hace unos años nos preguntamos Leo John Harris (†) y este autor el motivo por el que en las áreas citadas no hubo un transporte de encomiendas en la manera que se había desarrollado en la América del Sur, dado que no era posible que no existiera ningún documento de este tipo de conducción en la zona septentrional y, en cambio, muchos en la meridional. Las respuestas a esta pregunta eran ambiguas, al suponer que la forma de sociedad que se estableció en el Virreinato de México o en Guatemala era diferente de la América meridional y que el transporte de encomiendas, la mayoría de corto valor, se hacía por otros medios, bien por arrieros o por recaderos independientes.

¹ 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.

² Ver *Academvs* nº 19, julio de 2015.



Imágenes 1 y 2. *Impresos utilizados por los oficiales del Correo Mayor para la conducción de correo. A la izquierda, el impreso de un correo ordinario o programado con una frecuencia determinada y, a la derecha, uno extraordinario que se utilizaba para la correspondencia urgente, generalmente con instrucciones u órdenes de los virreyes.*

Ahora, tras el examen de nueva documentación del archivo de los marqueses de Santa Cruz y del Ducado de San Carlos, puestos a disposición de los investigadores en el Hospital de Tavera de Toledo, y que se corresponden con los archivos de la familia descendiente de Lorenzo Galíndez de Carvajal, Correo Mayor de Indias, podemos comprobar que el manejo se efectuó de manera diferente en ambos hemisferios y ello influyó, con toda seguridad, en la forma en que lo gestionaron. Mientras que en el Virreinato de México y la Capitanía general de Guatemala el Oficio era vendible y regularmente salía a subasta, su alcance se limitaba al correo; en cambio, en la América meridional se permitió que el Correo Mayor transportara encomiendas, como una forma más de correo y, cuando en el año 1731³ la Hacienda Real quiso recuperar el servicio, al cabo de poco tiempo tuvo un incidente con la pérdida de un transporte de dinero en metálico, que le hizo desistir de su conducción. La combinación de conducir correo más encomiendas fue muy beneficiosa tanto para los Carvajal Vargas como para el mantenimiento y frecuencia de ciertas rutas de correo, que en otra situación hubieran sido deficitarias y seguramente el Correo Mayor las habría abandonado, como ocurrió con Nueva España, que se revirtió a la Hacienda Real a mediados del siglo XVII, o Nueva Granada, hasta 1750. Uno de los principales bienes o productos que se transportaron en la ruta de Potosí y

Cuzco a Lima fue plata en cruz, que cuando llegaba a la capital era rápidamente destinada a España, por las vías de Magallanes o de Panamá.

Los *vayas* o partes de conducción del correo

Hasta el presente se conocían partes de conducción del correo o *vayas* del periodo colonial de la Real Renta de Correos, e incluso de la primera época del periodo republicano, como veremos más adelante, pero en ningún caso del periodo colonial en la época del oficio de Correo Mayor. Ha sido una grata sorpresa encontrar originales de esta índole en los fondos documentales cedidos por los marqueses de Santa Cruz y Ducado de San Carlos en comodato con el Archivo Histórico de la Nobleza de Toledo. El hallazgo de esta documentación nos ha ampliado la visión que ya teníamos de que muchas formas de proceder de la Real Renta de Correos ya tenían su inicio con anterioridad a 1769. Entre estas se encuentra la de conocer el motivo por el cual existen partes de correo ordinario, cuando siempre se atribuían los *vayas* a correos extraordinarios, o sea, enviados expresamente para la conducción de pliegos oficiales. Estas conducciones ordinarias y extraordinarias ya eran habituales en el periodo del oficio del Correo Mayor, como lo prueban los formularios en blanco de las imágenes 1 y 2, donde, basándose en estos documentos y otros que se mostrarán, el Correo Mayor tenía impresos para cada

³ Ver AGI, Correos, 235 A.

una de las tres rutas o carreras del Virreinato del Perú, o sea, la del Cuzco, la de Arequipa y la de Valles o Quito. De este periodo no hemos visto ningún ejemplar de la Real Audiencia de Santa Fe, ni pensamos que existan; pero su existencia es posible durante el Virreinato de Nueva Granada, por la sencilla razón de que hasta el año 1750 no fueron establecidos correos regulares por la Real Hacienda, y a partir de 1758 hasta 1769 lo fueron por el Correo Mayor. Tampoco conocemos documentos de este tipo de la Capitanía General o Reino de Chile, aunque sí podría haberlos entre 1748-1751 y 1767-1769, los años en que se ha demostrado que hubo tenientes de Correo Mayor en este territorio.

El estudio de estos correos lo vamos a dividir en la siguiente forma:

- a) Periodo colonial del oficio de Correo Mayor (antes de 1 de julio de 1769)
- b) Periodo colonial de la Real Renta de Correos (de 1 de julio de 1769 a los años 1816-1824, según territorios)
- c) Periodo republicano (a partir de 1816-1824, según territorios).

Periodo colonial del oficio de Correo Mayor (antes de 1 de julio de 1769).

La aristocrática Lima contaba con unas doscientas familias notables en el siglo XVIII, que daban a la cosmopolita ciudad el rango de capital de la América borbónica⁴. Apellidos ilustres como los Querejazu, Tejada, Tagle, copaban los cargos de la Real Audiencia y eran frecuentes grandes recepciones y fiestas en la corte virreinal, sobre todo durante el mandato de Manuel de Amat⁵. Los descendientes de Lorenzo Galindez de Carvajal se encontraban entre la élite de las familias aristocráticas de Lima y, cuando el comisionado Pedro Antonio Cossio pretendió desacreditar a la condesa del Puerto, Joaquina Brun de Carvajal, se encontró con su exclusión de toda la nobleza limeña y descubrió todo el poder que ésta ejercía. La categoría y distinción que esta familia se otorgaba las vemos reflejadas en multitud de documentos, como los impresos para la conducción del correo. En ellos se encuentra estampado en la primera página el sello de armas de la familia Carvajal Vargas, con águila bicéfala y el escudo de la familia, y un texto que, en el caso del parte de conducción del correo ordinario, dice (imagen 1):

«Parte el Correo ordinario desta ciudad de los Reyes, para la del Cuzco, villa de Potosí, y demas ciudades, villas y lugares de las pruvincia de arriba, con los pliegos, y cartas que al pie irán declaradas, en que van negocios de mucha importancia del servicio de su Magestad, y de la causa publica; de cuya parte exorto y requiero a todas las justicias, y personas a cuyo cargo está el despacho, y buen avio de los correos, manden dar, y den a este las mulas, guía, y demas avio necessario, procurando que camine de día, y de noche, y assentando en este parte el día, y hora que entra, y sale de cada pueblo, para q por el se vea donde a avido falta, y se castigue cõforme està dispuesto por el Gobierno: y se advierte, que el correo que este lleva ha de pagar por cada legua, al Indio guía un quartillo, y por la mula a medio real por legua, que es la cantidad que está assentada. Sale de...»

El correo ordinario de esta conducción efectuaba de forma periódica la ruta de Lima a Cuzco, Potosí y otras poblaciones del Alto Perú (actual Bolivia), como pueden ser La Paz u Oruro. Al mismo tiempo, debía recoger al regreso el correo originario de estas poblaciones para Lima. Se subraya el importe a satisfacer a las conducciones mediante mula y el pago al indio (chasqui) por efectuar el guiado. Asimismo, la obligación de que sea asistido en su viaje, todo ello de acuerdo con las capitulaciones del año 1599 entre el Correo Mayor y el virrey Marqués de Cañete, y en las que se estipulaban, entre otras condiciones, las tarifas de la correspondencia a percibir por el Correo Mayor:

«No ha de llevar el dicho Correo mayor mas portes de las Cartas, y Despachos de los que se han acostumbrado, y acostumbran llevar que son desde esta Ciudad á las Provincias de arriba y vinieren de ellas de las del Cuzco para arriba, y de las que de allá vinieren del Cuzco para abajo a tres rs por onza, y de las que fueran de esta Ciudad a la del Cuzco, y de la del Cuzco a ésta á dos rs por onza, y por cada carta suelta dos rs y de esta dha Ciudad á la de Arequipa, y Puerto de Arica quatro rs por onza, y tres rs por cada Carta suelta, y lo mismo se ha de entender la Costa abajo hasta Payta⁶.»

El correo extraordinario, al contrario del ordinario, no estaba reglado y se utilizaba generalmente para enviar comunicaciones u órdenes de los virreyes que requerían una inmediatez en su conducción. El coste de estos correos estaba asimismo reglamentado en las

⁴ RIZO_PATRON, Paul. La familia noble en la lima borbónica: patrones matrimoniales y dotales. Visto en <http://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/113890/9558-Texto%20del%20art%C3%ADculo-37799-1-10-20140721.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

⁵ SITJÀ, Jesús. El comisionado Cossio, Archivos e Historia Postal. Academvs. Madrid: RAHE, 2019

⁶ Artículo 3º de las Capitulaciones de 1599. La copia manejada en este trabajo proviene del Archivo Histórico Nacional. Cedula de las Indias. Tomo VIII, número 122, folio 78 y siguientes. Este cedula contiene las Reales Cédulas referentes a las Indias desde el 30 de noviembre de 1505 hasta el 14 de abril de 1784. Esta Real Cédula fue recogida en el Cedula por Francisco Eduardo Paniagua, del Consejo de S.M. y Oficial mayor de la Secretaría del Supremo Consejo y Cámara de Indias, en Madrid 4 de junio de 1758.

Capitulaciones del año 1599, de la siguiente forma:

«Y los Correos extraordinarios que se despachan á tres rs por legua, como al parecer se lleva de ida y otro tanto de buelta sin que de esto aya novedad ni acrecentamiento⁷».

Un ejemplo de impreso de parte de conducción de correo extraordinario puede verse en la imagen 2:

«Parte este Correo extraordinario destapara.....con despachos de mucha importancia del servicio de su Magestad; de cuya parte exorto y requiero a todas las justicias, y personas a cuyo cargo está el despacho, y buen avio de los correos, manden dar, y den a este las cavalgadas, guía y mantenimiento, y demas avio necesario, de suerte que por falta de avio no se detenga, y pueda caminar de día, y de noche, assentando en este parte el día, y hora que entra, y sale de cada pueblo, para que por el se vea donde a avido falta, y se castigue conforme está dispuesto por el Gobierno: y se advierte, que el correo que este lleva ha de pagar por cada legua, al Indio guía un quartillo, y por la cavalgada a medio real la legua, que es la cantidad que está assentada. Sale de....»

Poca diferencia existe entre ambos impresos en blanco. Quizás, la diferencia más relevante es el tipo de cabalgadura. En el ordinario se señala que se efectuaría mediante mulas, y en el correo extraordinario se usa la expresión «cavalgada», que en la época colonial equivalía a correo a caballo. Lo que vendría a significar que esta última conducción sería más rápida.

Parte de conducción de correo ordinario entre Lima y Arequipa (1681)

Una de las muchas definiciones de la arqueología puede ser la ciencia que estudia la historia a través de los restos materiales conservados. En el caso del correo, las cartas o documentos bien pueden ser piezas arqueológicas de la historia postal. Estas piezas postales complementan las investigaciones realizadas sobre soportes escritos. ¿Y qué ocurre cuando encontramos el eslabón que nos faltaba para completar una teoría? Realmente es una satisfacción comprobar cómo en tiempos del Correo Mayor se transportaba correo y encomiendas en la América colonial meridional al igual que en la primera época de la Real Renta de Correos. El hecho de que el Correo Mayor de América hiciera ambos servicios, mientras que los Correos Mayores de México, Guatemala o Cuba solo transportaran correo, resuelve la incógnita de los documentos sobre transporte de encomiendas en la América meridional, que nos tuvo al estimado Leo John Harris y a mí durante meses en continua

comunicación sobre múltiples hipótesis para esclarecer la diferencia existente entre ambos hemisferios. El hallazgo de documentos en el Archivo Histórico de la Nobleza no explica que los correos transportaran encomiendas en el siglo XVII en la América meridional, pero si se conoce que se transportaba ya a principios del siglo XVIII y revela que, cuando la Real Renta asumió las funciones, estas fueron transmitidas en su integridad.

Uno de los ejemplos de los partes de conducción que explican cómo se transportaba correo en el siglo XVII se muestra en las imágenes 3 a 6. Se trata de un impreso de un correo ordinario de Lima a Cuzco y Potosí, que fue habilitado para la ruta de Arequipa, tal como se señala en la parte superior izquierda. El documento especifica los diferentes lugares de la ruta donde el conductor efectuaba paradas, y de esta forma podemos conocer los lugares de detención de los correos y el tiempo de conducción entre las diferentes poblaciones. La parte manuscrita dice:

«Gira oy Lunes diez y nueve de Hen° de mil seiscientos y ochenta y ocho.

Con los pliegos siguientes

Limaquano = Cañete = chincha = Pisco – Yca = Nasca infamo – Otopa – Camana – Pausa Arequipa – todos A forrados.

En papel y rotulados» (continúa)

La ruta o carrera de Arequipa ya se encontraba establecida en la época del Correo Mayor, y sus distancias en leguas entre las diferentes poblaciones nos la proporciona el Reglamento General y Metódico de 18 de septiembre de 1772, que José Antonio de Pando quiso poner en funcionamiento, pero que por la oposición de Alonso Carrió de la Vandra no obtuvo la aprobación del Virrey y tuvo que esperar la autorización del Virrey Guirior, el cual lo aprueba provisionalmente el 18 de septiembre de 1777, y finalmente se presenta al primer Secretario de Estado y Superintendente General de la Renta, el conde de Floridablanca, que lo confirma definitivamente el 26 de septiembre de 1778⁸.

I.- CORREO DE LIMA A LA Ciudad

<i>de Arequipa</i>	<i>Leguas arbitrarias⁹</i>
01 De Lima, al Pueblo de Lurin	05
02 De Lurin, al de Chilca	06 11
03 De Chilca, al Tambo de Asia	08 19
04 De Asia, al Tambo de Cañete	08 27
05 De Cañete, al Pueblo de Chíncha	10 37
06 De Chíncha, à la Ciudad de Pisco	06 43
07 De Pisco, à la Ciudad de Yca, (Caxa)	10 53
08 De Yca, al Pueblo de Palpa (Caxa)	20 73
09 De Palpa, al de la Nazca (Caxa)	10 83

⁷ Ibidem.

⁸ SITJÀ, Jesús. El correo colonial en el Virreinato del Perú. Barcelona: Imprenta Digi, 2009.

⁹ La distancia que medía una legua era muy variable según los lugares. En América se introdujo la legua castellana, que se correspondía con 20.000 pies castellanos, o sea, 5.572,7 metros.

10	Del Nazca, àl Pueblo de Acarí	24	107
11	De Acarí, al de Chala	16	123
12	De Chala, al de Atico	24	147
13	De Atico, al de Ocoña	24	171
14	De Ocoña, à la Provincia de Camaná (Caxa)	10	181
15	De Camaná, à la Ciudad de Arequipa (Caxa Principal)	36	217

El correo ordinario era generalmente conducido por un guía nativo y recibía el nombre de chasqui o chasque, y era utilizado por los condes de Castillejo por su conocimiento y capacidad de moverse por la sierra andina. Con el tiempo el nombre de chasque derivó y tuvo la equivalencia de correo, aunque no fuera exclusivamente conducido por un nativo. Las capitulaciones de 1599 ordenaban que fueran excluidos los indios de la conducción del correo y fuesen sustituidos por españoles (capitulación 1ª), pero la realidad es que este acuerdo no se llevó a la práctica y hubo que esperar hasta los años 1640-1642, en la época del virrey Mancera, para efectuar una reforma importante con la obligación de que en cada caxa o tambo hubiera al menos un español a su mando¹⁰. En estos documentos se señala que el indio guía recibiría un cuartillo por la conducción, dado que se prohibió que se ejerciera la mita en este servicio. El documento sigue con la conducción de los pliegos por diferentes poblaciones:

- (continuación del parte de conducción) *Llego los pliegos de S. Majestad a este pº de Nuestra Señora de la asumpcion de **Chilca** a las quatro de la tarde poco mas o menos y a tales horas horas se despacha no en presen de los alcaldes hordinarios de los pºs y por ser verdad lo firmo de nombre Pablo Basquez (firma)*
- *Llego el chasqui a esta billa de **cañete** oi 19 del corriente a las dose del dia i salio a la una y media de la tarde. i por ser verdad lo firmo / El alcalde ordinario / firma ilegible*
- *Llego el chasque ordinario de la ciudad de los reyes para la de arequipa a esta villa de **chinchá** oi miercoles diez y nueve de henero como a las quatro de la mañana con los pliegos (...) y lo firma* Firma ilegible
- *Llego este chasqui ordinario de la ciudad de los reyes para la de arequipa a este valle de **palpa** oy vienes que se contaron beinte y tres de henero como a las once del dia y sale este mismo dia como a la una del dia y para que conste lo firmo en 23 de Henº de 1688 años.* Firma ilegible
- *Llego este chasqui ordinº de la ciudad de los reyes a este valle religº de la Nasca y el de el **pº de la nasca** a vienes que se consta son veinte y tres de enero como a las seis de la tarde y sale este mismo dia como a las siete de la tarde y para que conste se firma en veinte y tres de enero de ochenta*

y ocho años. Firma Alfonso Lopez de Ansiella

- *Llego este chasqui ordinario de la ciudad de los reyes a este valle de la **Nasca** como a las tres de la mañana y sale pº el de **Istari** (tachado en original) en veinte quatro de Enero de este año de ochenta y ocho y sale dho dia como a las diez del dia y para que conste lo firmo en este dia.*

Firma ilegible, que se lee solo Gonzalo Valuade

- *Llego este chasque ordinario de a ciudad de los reies a este balle de **chala** oi lunis veinte seis de enero como a las dies del dia luego al punto fui despaAcado (despachado) y por berdad lo firme yo. Se lee Pº ypolito de balencuela (actualmente sería Pedro Hipólito de Valenzuela) /rúbrica*
- *Llego este chasque al balle de **ocoña** oi a las como a las dies del dia y sale como a las dos de la tarde por no aberse podido barquiar el rio grande y no aber jante (gente) y por berdad lo firmo en 28 de enero. Firma que se lee Miguel martines de Lagranda*
- *Llego este chasque hordinario de la ciª de los Reyes a la de arequipa a este villa de **camana** oi vienes 30 del corriente como a las diez del dia y sale dicho dia como a las 8 de la tarde y por verdad lo firmo. Firma ilegible, que se lee solo Gonzalo*
- *Llego esta ciudad (**Arequipa**) a dos de febrero a la ora dies y salio (...) Enero del corriente a las (...) como consta de la Carta que escribe el dicho S. Corregidor al Conde de Castillejo mi señor oy cuatro de febrero de 1688 Firma ilegible*

Este correo llegó a su destino en Arequipa el 2 de febrero de 1788 e invirtió unos 14 días en hacer el recorrido de 217 leguas (arbitrarias), o sea, unos 1.050 kilómetros (corregidos), lo que nos da una media aproximada de 75 kilómetros diarios. Como esta conducción se realizó con mula, se deduce que el recorrido se hizo sin interrupciones, salvo las indicadas en los partes para avituallamiento. Muchas conclusiones se pueden extraer de este parte: una curiosa es el paso a la población de Ocoña, que debía realizarse en barca, dado que no existía ningún puente sobre el río Ocoña. También se observa que la caligrafía y el conocimiento de la escritura eran muy precarios en esos años. Se ha intentado reproducir el original tal como se encuentra escrito, pero no siempre se ha podido transcribir todo el texto debido a su mala condición y a lo tenue que ha quedado la escritura por el uso de tintas con bajos contenidos de pigmentos. Se observan las expresiones empleadas por las diferentes personas que atendieron a este correo. En concreto, es curioso ver el de Chala, que emplea con frecuencia la «i» en lugar de la «e», en palabras como «Arequipa», «fue» o «lunes».

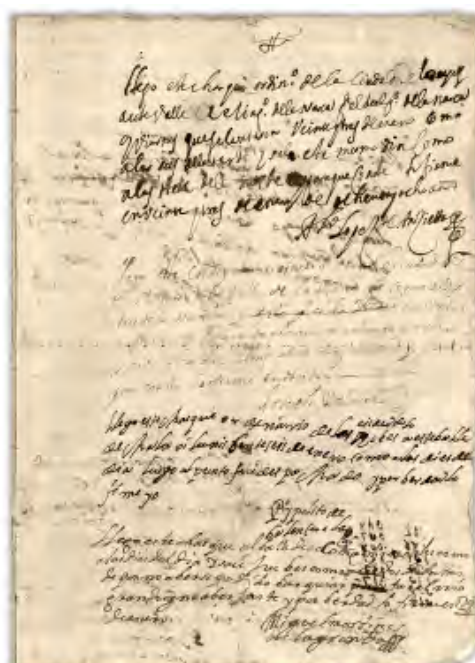
Una vez llegado a Arequipa, el correo permanece en esta ciudad durante varios días y luego efectúa el recorrido de vuelta, pasando por la mayoría de las mismas poblaciones de la ida.

¹⁰ SITJÀ, Jesús. El correo colonial en el Virreinato del Perú. Barcelona: Imprenta Digi, 2009.

- «Llego este chasque hordinario de la ciu^d de ariquipa para la de los Reyes (...) en viernes 6 del corriente como a las 8 de noche y por causa de no aver barco que pudiese pasar a Zelrrio no pudo salir asta oi sabado como a las once del dia y ser verdad lo firmo.
Firma ilegible
- Llego este chasque oi sabado (**Ocoña**) como a las cuatro de la tarde i sale oi domingo siete del corriente como a las tres de la tarde por aver estado (...) i por ser cierto lo firmo Miguel martinez de lagranda / rúbrica

- Llego este chasque ordinario de ariquipa oi de 11 de febero a este balle de **Chala** p^o los de los Reies como a las dies del dia paso luego en (...) y por berdad lo firmi
Se lee P^o ypolito de balencuela /rúbrica»

La información que nos facilita este parte de conducción ordinaria termina aquí. Por lo que se desprende de otros partes, faltan una o dos páginas que no se han encontrado en el archivo. Estas páginas faltantes nos podrían dar información del resto de poblaciones de vuelta a Lima y tambien la liquidación de los gastos incurridos.



Imágenes 3 A 6. Impreso 19 de enero de 1688. Parte de conducción de Lima a Arequipa de un correo ordinario.

Parte de conducción de correo ordinario entre Lima y Quito (1687)

Una de las particularidades del correo en la América colonial meridional es la preponderancia de la conducción terrestre frente a la marítima. El principal medio de comunicación de Lima con Cartagena de Indias era la ruta de Piura, Quito y Santa Fe, en lugar de la vía marítima a Panamá. En otras latitudes una forma normal de desplazamiento sería utilizar el mar como comunicación, y con ello evitar los penosos caminos o sendas y vadear ríos torrenciales sin puentes o zonas selváticas. La respuesta a este hecho nos la proporcionan los fuertes flujos marítimos en toda la costa peruana y parte de la ecuatoriana. Unas corrientes frías que proceden del sur de Chile y que emergen en estas costas e impiden en la mayor parte del año la navegación a vela en dirección norte-sur. Solo unos pocos meses, entre diciembre y marzo, es posible la navegación en dirección opuesta. La Armada del Mar del Sur que llevaba la plata de Lima a Panamá aprovechaba esta ventana para retornar a Lima. Al instaurarse el Correo marítimo de la Real Renta de Correos en el año 1764 se habilitaron dos posibles trayectos: por tierra vía Santa Fe, Quito y Piura, y por mar desde Panamá a Paíta y, a continuación, terrestre hasta Lima, dado que la corriente de Humboldt es muy fuerte en las cercanías de la capital. La Armada del Mar del Sur solía salir del Callao en mayo o junio, y en unos 20-30 días llegaban a Panamá. La vuelta se producía en noviembre y diciembre aprovechando las corrientes cálidas del norte, pero el viaje hasta Paíta podría tardar unos dos meses, al igual que de allí al Callao¹¹.

Como muestra de la ruta entre Lima y Quito, se expone en las imágenes 7 a 9 un parte de conducción de correo ordinario del año 1687, que se corresponde con la época del sexto Correo Mayor, Diego Anastasio de Carvajal Vargas y Altamirano, que fue el primer conde de Castillejo, según una Real Cédula expedida por Carlos II el 12 de junio de 1683. En el año 1685 prolongó las rutas de correo del Perú a Quito y Santa Fe de Bogotá y ejerció el Oficio desde 1653 hasta 1693, en que murió sin dejar descendencia. En este vaya se ha utilizado un impreso de Arequipa a Lima en el cual se han rectificado los nombres de las ciudades de origen y destino, y la razón es que sólo dos años antes se había establecido esta carrera, y seguramente no tenían impresos que consignasen el nuevo trayecto. En él se señala que el conductor sale de Lima el 30 de septiembre de 1687 y, al ser unas de las primeras fechas de esta conducción, creemos que las tomas de conocimiento no son muy concretas, dado que en algunas solamente figura la fecha, en otras solo el lugar y en otras ninguna de ellas. Se ha podido transcribir lo siguiente:

Lugar desconocido ¿?	4 de octubre de 1687
Vuelta, salida de ¿Quito?	4 de diciembre de 1687
Paso por Riobamba	Sin fecha
Id por Cuenca	14 de diciembre de 1687

Paso por Piura	20 de diciembre de 1687
Desconocido ¿?	23 de diciembre de 1687
Id Saña	24 de diciembre de 1687
Id Santiago (cerca de Truxillo)	26 de diciembre de 1687

De la información que nos ofrece el paso por los siguientes lugares se observa que la conducción la realiza el «soldado Manuel Vallejo»

Antonio de Pando, como comisionado para el establecimiento de las rutas de Cartagena a Lima entre 1769 y 1772, señaló para la carrera de Quito a Piura las siguientes distancias:

Id Santiago (cerca de Truxillo)	26 de diciembre de 1687
De Quito a Riobamba	36 leguas
De Riobamba a Cuenca	46 «
De Cuenca a Loxa	46 «
De Loxa a Piura	82 Total 210 leguas
CARRERA DE LIMA A la Ciudad de Piura	
De Lima a Truxillo	110 «
De Truxillo a Lambayeque	44 «
De Lambayeque a Piura	40 Total 194 leguas



Imágenes 7 a 9. 30 de septiembre de 1687. Parte de conducción de Lima a Quito de un correo ordinario.

Ida, salida Lima 30 de septiembre de 1687

¹¹ MARTÍNEZ, Pedro. Panamá Colonial, Historia e Imagen. Barcelona: Emmsa, 2006.

El transporte de encomiendas

En la época del Correo Mayor y las primeras décadas de la Real Renta de Correos observamos la significativa cantidad y el elevado importe de las encomiendas que transportaban los conductores. Esto es así, dado que la conducción estaba asegurada, tanto por el Correo Mayor como posteriormente por la Real Renta de Correos y, por ello, los remitentes debían pagar unos importes elevados que oscilaban entre el uno al cuatro por ciento de su importe, basándose en unas tarifas establecidas por los virreyes y el Correo Mayor, que se valoraban en función de las distancias y el tipo de encomiendas conducidas. Esta era una forma segura de transportar bienes de valor, mientras que las mercancías de poca cuantía eran transportadas por los arrieros al margen del correo¹². Por otro lado, para este era muy ventajoso y productivo su transporte, por su contribución a financiar los dilatados y costosos viajes por caminos o sendas en pésimas condiciones.

En la introducción se ha comentado que el transporte de encomiendas a la vez que el correo es una característica de la América meridional, y dentro de esta debemos diferenciar la especificidad de diversas regiones. En primer lugar, el Virreinato del Perú, que mediante tres rutas o carreras unía la capital con el norte, sur y la sierra andina, o sea, la carrera de Valles a Piura y que seguía hasta Quito; la ruta del sur, que llegaba a Arequipa y continuaba hasta Arica, punto de recepción durante siglos de la plata procedente de las minas de Potosí y Oruro, y que luego embarcaba con pequeñas embarcaciones al Callao (*Armadilla*), para ser inmediatamente conducida a Panamá y Portobello por la *Armada del Mar del Sur*. La tercera carrera y la más destacada en cuanto a tráfico comercial es la que enlazaba Lima con Cuzco, Oruro y Potosí por vía terrestre; cuando se descubrió que la comarca de Huancavelica tenía el mercurio necesario para facilitar la extracción de la plata en las minas de Potosí, aumentó sustancialmente la importancia de este trayecto.

El Correo Mayor daba servicio de conducción de correo y encomiendas en los lugares que le proporcionaban beneficio, y no estaba obligado a prestar el servicio en parajes donde no le reportaran ganancia; por ello abandonó el Oficio en el Virreinato de México, Guatemala y Cuba, que fue absorbido por la Corona y posteriormente fue puesto a subasta. En el caso del Virreinato de Nueva Granada, el virrey José Alfonso Pizarro implantó una organización postal en 1750 mediante oficiales reales¹³, ante la dejadez del conde de Castillejo para llevarlo a cabo. Pero una vez que éste vio un posible provecho, lo reclamó a la

Corona, siéndole concedido en 1758. El periodo que va de 1758 hasta el retorno del Oficio a la Corona en 1769 puede ser el lapso de tiempo en que podrían existir partes de conducción en este Virreinato, pero hasta el presente no sabemos de su existencia. Un hecho similar lo tenemos en el Reino de Chile, cuando estuvo bajo la comisión del conde de Castillejo durante los años 1748 a 1751 y de 1767 a 1769¹⁴. Por el contrario, la carrera de Buenos Aires a Potosí se estableció en 1748 por insistencia del comerciante Domingo de Basavilbaso, que luego fue administrador marítimo de Buenos Aires. De este trayecto conocemos varios documentos de transporte de encomiendas, pero no *vayas*, que son el sujeto de este artículo. Cabe decir que con el establecimiento de la ruta marítima entre La Coruña y Buenos Aires en el año 1767, una parte significativa del comercio que efectuaba la ruta Potosí-Lima se desvió a la capital del Río de la Plata.

La fecha en que el Correo Mayor empezó a transportar encomiendas no se conoce con exactitud. Una referencia imprecisa nos la proporciona la condesa del Puerto en respuesta a una cuestión que le formuló el comisionado Pedro Antonio de Cossio en enero de 1767. En estas fechas, su marido, Fermín Francisco de Carvajal y Vargas, se encontraba en la corte de Madrid negociando el traspaso del Oficio de Correo Mayor a la Corona. La pregunta decía: «*Que demuestre la contrata o contratas en vigor con el Tribunal del Consulado sobre la conducción de las encomiendas*». La contestación de la condesa fue indicar que en su Casa no existía documentación alguna de la contrata hecha con el Tribunal del Consulado. Que dicha conducción la efectuaban desde tiempo inmemorial y, cuando el Tribunal se atribuyó dicha facultad en el año 1731, realizando diversas conducciones bajo su responsabilidad, tuvo una gran pérdida por su retraso y por el extravío de 40.000 pesos, confiados a un conductor, de forma que, al final, se volvió a revertir a los condes de Castillejo. Por otro lado, el mismo Tribunal no llegó a ejecutar la Real Cédula de primero de mayo de 1762, en la que se le encomendaba el transporte de las encomiendas, y su Casa lo siguió efectuando, a plena satisfacción de la Real Hacienda, comerciantes y público en general.

Las tarifas existentes para el transporte de encomiendas durante el Oficio de Correo Mayor en las tres carreras de Perú antes de 1772 (antes de la llegada de Antonio de Pando) eran:

Encomiendas	2 pesos/libra
Plata en cruz	4 %
Oro, doblones, diamantes	4%

Y las de Quito¹⁵ en la época del Correo Mayor:

¹² Un caso especial era el transporte de los bienes públicos de la Real Hacienda, que eran transportados por los Oficiales reales.

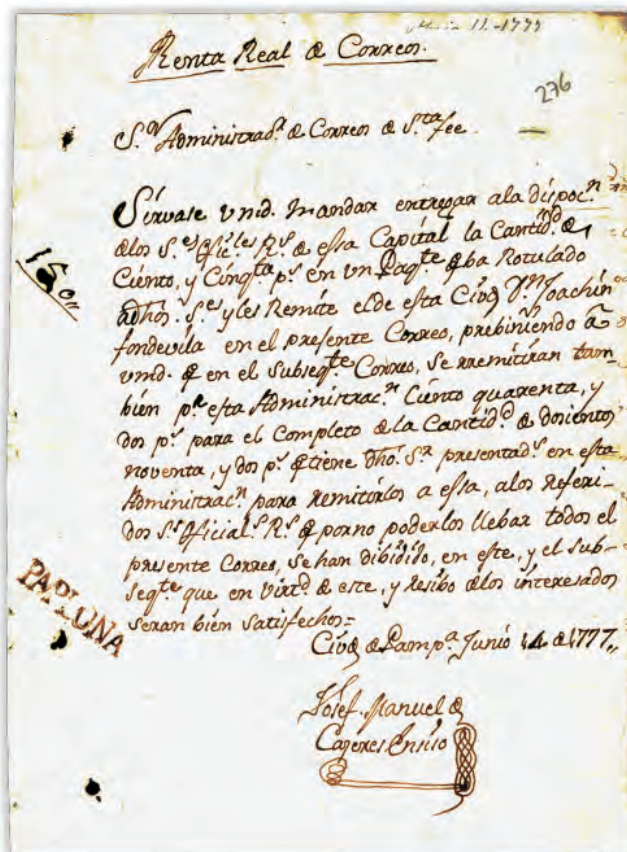
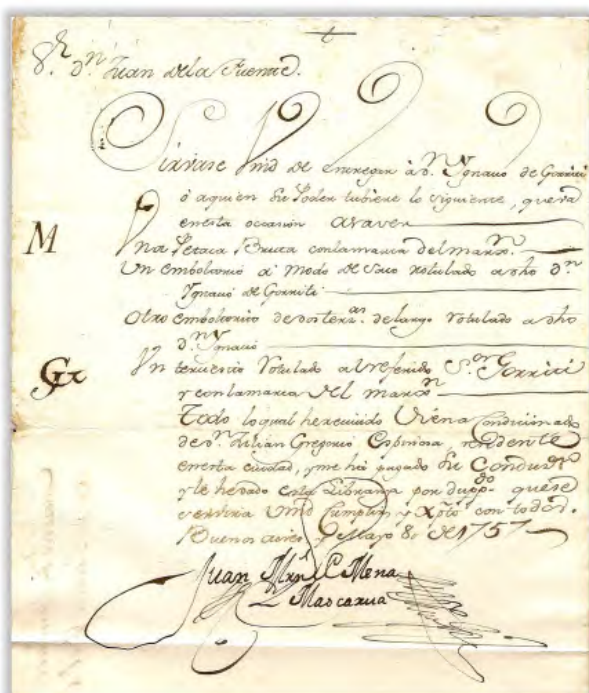
¹³ SITJA, Jesús. El correo colonial en el Virreinato del Perú. Barcelona: Imprenta Digi, 2009.

¹⁴ AGI, Correos, 86 A.

¹⁵ Tarifas existentes a la llegada de Pedro Cossio a Quito en 1766. AGI Correos 121 A. Este indica en el documento que fueron establecidas por el virrey Pizarro.

Tabla 1

Quito a	½ libra de encomienda	Oro	Plata
Su provincia y entre sí	2 reales		
Popayán y Cuenca	3 «		
Loxa	3 ½ «		
Piura	4 «		
Trujillo	6 «		
Lima	8 reales	2 %	4 %



Imágenes 10 y 11. Dos guías o despachos de encomiendas. El de la izquierda, de 8 de mayo de 1757, desde Buenos Aires hasta Potosí, enviada por el tercer teniente de Correo Mayor de Buenos Aires, Juan de Mena y Mascarúa, y circulada por el correo regular a Potosí. A la derecha, una guía de Pamplona a Santa Fe, de fecha 14 de junio de 1777.

Dos muestras de guías de encomiendas se exponen en las imágenes 10 y 11. La primera es de fecha 8 de mayo de 1757, siendo Catalina Carvajal Vagas y Hurtado la octava Correo Mayor, y como teniente de Buenos Aires, Juan de

Mena y Mascarúa. El documento menciona que se manda a Potosí una petaca, dos envoltorios y un paquete a la atención de un tal Ignacio de Porriti. En el reverso figura el conocimiento de entrega, efectuada por el chasque Juan de la Fuente.

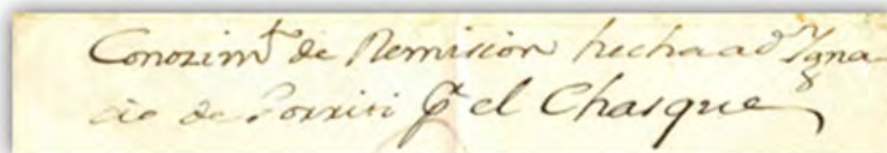


Imagen 10 bis. Reverso de la guía de encomiendas de la imagen 10.

El correo no solo conducía paquetes u objetos valiosos, como oro o plata; también podía conducir dinero en metálico, como se demuestra en la guía de Pamplona a Santa Fe de fecha 14 de junio de 1777, donde el remitente manda doscientos noventa y dos pesos a los oficiales reales de Santa Fe. No obstante, el administrador de la primera oficina los manda en dos diferentes viajes, alegando que no los puede transportar en la misma expedición y, para dar una mayor formalidad al impreso del despacho, estampa su sello, en el que se lee **PAMPLONA**, con la «M» y la «P» unidas, como era común hacerlo para reducir el tamaño del cuño.

Guías de correspondencia

Con el establecimiento del Correo marítimo, el 1 de noviembre de 1764, se dio inicio a un procedimiento de control con las llamadas *cartas cuenta*, también conocidas como *guías* o *despachos de correspondencia* en las diferentes administraciones de la Real Renta de Correos en América. Se trataba de un impreso que viajaba junto con la correspondencia que se intercambiaban las diversas oficinas postales, y era un sistema ágil de comprobación de la dirigida a una determinada dependencia, o bien a una extravagante. Este tipo de recibo del material enviado incluía el correo y la conducción de encomiendas, como puede observarse en las imágenes 10 y 11, y es muy útil a los investigadores de la Historia postal para observar las tarifas en vigor y comprobar la validez de las mismas. En el Archivo General de Indias existen cientos de duplicados de estos documentos que permiten conocer datos valiosos, como el número de cartas enviadas de cada tipo: sencillas, dobles, triples o pliegos de peso; también si eran francas

o certificadas, las tarifas aplicadas, los importes desglosados y totales, los nombres de los funcionarios, así como la ruta utilizada y en algunos casos el nombre del barco que había transportado la correspondencia, entre otras muchas informaciones que podemos extraer.

Con la utilización de las guías de correspondencia y contando con unas rutas bien regladas, en el Virreinato del Perú no tenían sentido los partes de conducción de correo ordinario; y por ello, tal como hemos señalado antes, mayoritariamente conocemos la existencia de extra-ordinarios en este periodo de la Real Renta de Correos, que se verán en un siguiente apartado. En la imagen 10 se muestra un ejemplo del año 1774, con varias particularidades muy interesantes. En primer lugar su fecha, 19 de agosto de 1774, demuestra que se trata de una de las primeras guías terrestres conocidas de Lima. Por otro, tiene impresa el **FRANCA** de esta oficina, y de ahí su rareza, dado que hasta el 1 de enero de 1774 no se aceptaron las cartas sueltas sin franquear o certificar, pues Antonio de Pando, siguiendo una costumbre derivada de las directrices del Correo Mayor, exigía el pago por adelantado de todas las cartas que ingresaban en la administración¹⁶. Tuvo que ser el comisionado de la ruta de Montevideo a Lima, Alonso Carrió de la Vandra, el que manifestara que era contrario a las reglamentos, y finalmente, las DD.GG. de la Real Renta de Correos de Madrid zanjaron la cuestión ordenando que se aplicaran las Ordenanzas de 1762¹⁷. La marca **FRANCA** estampada en esta guía es una de las primeras fechas que conocemos del Virreinato, aunque en tiempos de Pedro Antonio Cossio se confeccionó otra anterior (1767), pero no se conoce aplicada en carta o documento.

¹⁶ El 18 de agosto de 1772, unos días antes de la publicación del Reglamento General y Metódico, Antonio de Pando manda una circular a todos los administradores de la carrera del Cuzco, y a Alonso Carrió el día siguiente, en la que expresa que estos deben cobrar los importes de las cartas por adelantado a los remitentes, al igual que se efectuaba en tiempos de los condes de Castillejo y del Puerto, y mantenía lo dispuesto por el virrey Amat, como medida transitoria hasta una aclaración posterior de la Dirección General de Correos y Postas de Madrid, y desautorizando, incluso, un comunicado enviado por Carrió al administrador interino de Lima, Diego Ruiz de la Vega, en este sentido. Los condes de Castillejo cobraban el importe de las cartas a los remitentes, de forma que todas las cartas iban francas; con el traspaso a la Corona, el virrey Amat dictó un Real Decreto en el cual decía que, hasta nueva orden, todo seguía igual que antes. En realidad, el virrey lo único que hacía era no interferir con el Correo y esperar que desde Madrid se dictasen nuevas instrucciones. A su llegada a Lima, Antonio de Pando dictó las nuevas normas pero, en lo referente a los buzones y franqueo previo, no hizo observación alguna y eso que en las carreras de Popayán y Quito había dispuesto buzones para recibir las cartas no francas, aunque más tarde los cerró. Suponemos que Alonso Carrió se le adelantó cuando, desde Potosí, informó a los administradores de la carrera del Cuzco que siguieran lo dispuesto por la Ordenanza en lo referente a los buzones. A Pando este hecho debió molestarle en grado sumo y mandó lo contrario. Unos días después, Carrió volvió a mandar una circular para que se suspendiera la anterior de Pando, hasta resolución del «Superior Gobierno». Pando escribió el 28 de agosto de 1772 a los DD.GG. solicitando su intercesión. Los Directores Generales de la Renta, con la orientación del marqués de Grimaldi, dieron la razón a las tesis expuestas por Carrió, en detrimento de Pando, confirmando que los usuarios tenían tres opciones para enviar las cartas: franqueadas, certificadas y sin cargo para el remitente (suelas), y que en ello se basaba la libertad de acción de los mismos.

¹⁷ *La Ordenanza que manda el Rey observar á los Administradores, Interventores, Oficiales, Carteros, Mozos de los Oficios de Correo Mayor del Reyno, los Visitadores, y Guardas de la Renta, Maestros de Postas y Postillones, para el buen desempeño de sus encargos*, fechada en Madrid el 23 de julio de 1762, en su punto 5º dice lo siguiente: «Generalmente conviene, que en el recibo de las Cartas se quite también todo motivo de sospecha, abriéndose agujero, ó reja en todas las Hijuelas, ó Veredas, por donde se echen las cartas, sin que se puedan recibir à mano, no siendo certificadas, ò aquellas que no quepan por el agujero, como suele acontecer con Pliegos voluminosos de Autos; sin que en manera alguna quede responsable el Oficio á estos Pliegos, que se entregan á la mano, si no se certifican».

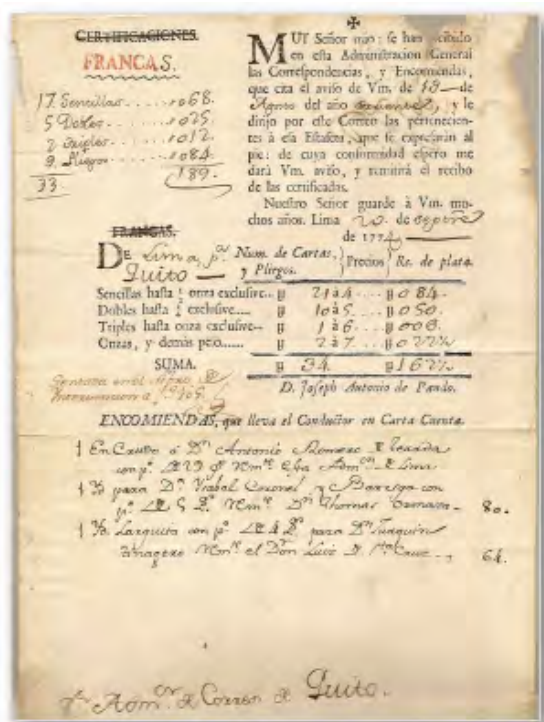


Imagen 12. 20 de septiembre de 1774. Guía de correspondencia de Lima a Quito con la marca **FRANCA** de Lima. Primera fecha conocida de esta marca.



Imagen 13. 12 de septiembre de 1795. Guía de correspondencia de Honda a Medellín.

El documento de la imagen 12 es muy explícito en señalar todo lo que el correo regular conducía de Lima a Quito: 33 cartas y pliegos francos, 34 cartas y pliegos sin franquear, varias encomiendas de diversos pesos y ninguna carta certificada. Es de notar que la tarifa aplicada no se corresponde con el Reglamento General y Metódico de Antonio de Pando de 1772, y que no le fue aprobada, sino de las tarifas que él mismo estableció en Quito el 6 de noviembre de 1771. Otro ejemplo de guía de correspondencia se expone en la imagen 13, en que el administrador de Honda envía a Medellín varias cartas francas y sueltas por valor de 16 y 50 reales, y también una sencilla y un pliego para Rionegro que, como debían seguir más allá de Medellín, se incluyen en el apartado de extravagantes. Los valores que figuran en estos impresos servían para efectuar las anotaciones en las cuentas de «Cargo y Data», que tenían que presentar las diversas administraciones a la Administración principal de cada demarcación y luego a la central en Madrid, para su comprobación y revisión final, adjuntando duplicados de estas guías.

Partes de conducción del Virreinato de Nueva Granada (1769-1819)

De la época colonial de la Renta de Correos del Virreinato de Nueva Granada conocemos varios *vayas* o partes de conducción de correo ordinario. Dos de ellos tienen tomas de razón en las diferentes estafetas de su recorrido. El primero datado en el año 1781 y el otro de fecha de salida de 25 de diciembre de 1785, siguiendo en el año 1786. Ambos son Medellín y van dirigidos a San Bartolomé; fueron subastados por la firma Investphila de Lugano en septiembre del año 2009, procedentes de la colección de Juan Santa María. Al igual que los documentos del periodo colonial, estos muestran una descripción de la conducción, datos del conductor, las correspondencias que se transportan, así como la indicación de que en cada estafeta del recorrido su administrador dé razón de la fecha y hora de llegada, las correspondencias o encomiendas manejadas, y de las incidencias que observa.

Estos dos *vayas* no se encuentran en una condición óptima por varias razones. La primera es que, tanto en la administración de Medellín como en Yolombo o Cancan, el tipo de tinta empleada es muy baja en pigmentos de color y con el tiempo pierde intensidad, dificultando su lectura. En cambio, las administraciones de Remedios y san Bartolomé usaron tintas negras de calidad, que ni han deteriorado el papel ni han perdido visibilidad. Otra razón son las manchas de humedad que, sin deteriorar el papel, lo han ennegrecido relativamente. Sin embargo su rareza los hace alcanzar la categoría de documentos excepcionales.

Parte de conducción ordinaria o *vaya* de fecha 25 de febrero de 1781

La parte descriptiva del documento (imágenes 14 a 17) dice:

«Antonio Abad del Valle Adm^{or} Pral de la R^l. Rta de Correos de la villa de medellin y su jurisdicción

Fran^{co} Pira conductor ordinario de la corresp^a del R^l Servicio y Publico ha rrecibido esta a toda su satisfacción asegurada y bien acondicionada para entregarla en la Admon del Puerto de Sⁿ Bartholome y demas de esta carrera en cuio Ord ba echo rresponsable a quantos defectos se le anoten por dhas Adm^{tes} a quien corresponde anotar a continuacion de este el dia y la hora en que sale y entra en dhas Adm^{tes} por lo que por suficiente recibo firmo este y por no saver firmar ruego acim tsgo lo hiciese a su nombre, en medellin veinte y cinco de febrero de mil seiscientos ochenta y un años

*En nombre de Fran^{co} Pira
Antonio del Valle /rúbrica*

el tsgo Fran^{co} Salazar

Parte de esta R^l Adm^{on} aora que son las Diez de la noche de este dia Firma Valles y rúbrica

3 Paquetes p^a Honda // 1 para Cancan // 1 paquete para Citará // 1 paquete para Popayan // 1 para Quito // 2 p^a San Bartholome // 1 p^a tenerife // 1 p^a remedios // 2 para mompox // 1 p^a saragoza // 2 para Yolombo / / 3 p^a Cartaga // 4 quatro p^a S^{ta} fee «

La primera anotación del recorrido en el documento del *vaya* es de Yolombo, el 28 de febrero de 1781, o sea, que el conductor invirtió tres días en llegar de Medellín a Yolombo. El texto realizado por el administrador de la estafeta de Yolombo dice que llegó a las doce del día y que abrió la maleta de las correspondencias¹⁸ e introdujo varias cartas sencillas y dobles, así como varias encomiendas de oro¹⁹ para los administradores de Honda y San Pedro, que a su vez debían entregarlos a los

destinatarios de estas poblaciones. Todo ello se hizo en presencia de un testigo nombrado Julián Liaño, que representaba al conductor Francisco Pira, para que comprobase todo lo señalado en el parte, dado que este era analfabeto, como se describe en el parte inicial del *vaya*. El parte sigue con la llegada a Cancan el 2 de marzo de 1781 a las ocho de la mañana. Actualmente esta población recibe el nombre de Amalfi. El administrador de esta población señala que extrajo de la valija las correspondencias allí dirigidas y que, después de acondicionar y asegurar las existentes, volvió a cerrarla con llave, firmando en el parte tal circunstancia, al igual que el testigo del conductor. La siguiente parada fue en Remedios el 4 de marzo de 1781, y el administrador de esa oficina escribió lo siguiente:

«Como a las seis de la tarde ayer arrivó â esta administracion Francisco Pira conductor de la valija del Correo la que havrí y saque la corrspondencia q. vino p^a esta,y meti la que se presento que se compuso de

1 carta p^a Sⁿ Bmê

1 dha para S^{ta} Feé

1 dha suelta de esta Administracion p^a Sⁿ Bmê

y cerrada y acondicionada a su satisfaccion se la entregue y ofrecio entregarla a su destino, y pr no saver firmar lo hizo a su ruego Dn Antonio Aranda junto conmigo.

Por auciencia del Admor A ruego del conductor

Joseph Ygnacio Arrateal/ rúbrica

Antonio Aranda /rúbrica»

El 5 de marzo, a las siete de la noche, el conductor llegó a San Bartolomé y, al ser preguntado por el administrador de Correos de esta población por el motivo de haber llegado con dos días y medio de retraso, le contestó que el administrador de Yolombo le hizo retrasar a la espera de que le fueran entregadas correspondencias de las provincias de arriba y de abajo, pero que al final tuvo que salir por no llegar estas. El administrador abrió la valija y extrajo las correspondencias, así como las dos encomiendas de Yolombo para

¹⁸ Las maletas o valijas de la correspondencia tenían cerraduras, y las llaves para abrirlas estaban en poder de los administradores. El conductor no podía abrir la valija por ningún concepto.

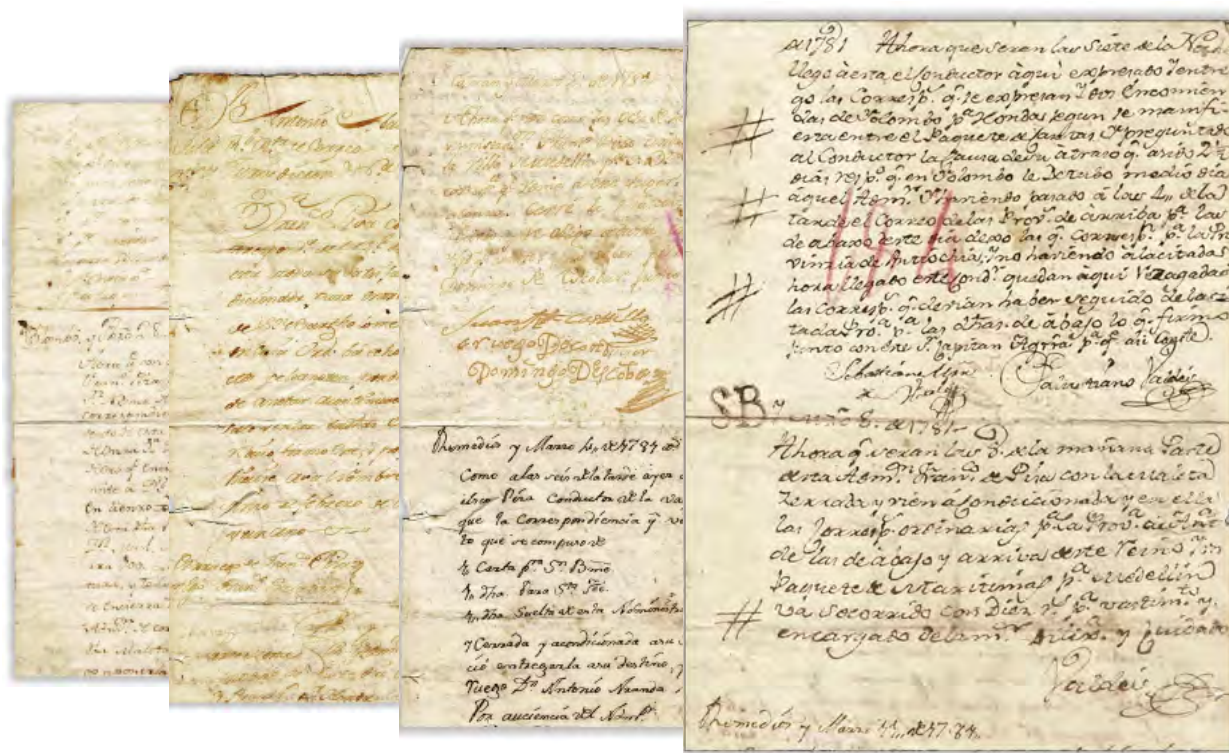
¹⁹ La zona de Antioquia era relativamente rica en oro, que se encontraba en filones o vetas en las rocas e incluso en la arena de los ríos, procedentes de zonas rocosas. La importancia de la extracción del oro en esta región en el siglo XVIII viene reflejada en las tarifas del Virreinato de Santa Fe que utilizaban los condes de Castillejo y del Puerto, y que estaban descritas en el informe que presentó el teniente coronel Miguel de Santisteban a Pedro Antonio Cossio el 2 de febrero de 1766 (AGI, Correos, 119A), en el cual se señalaba que las tarifas de la vereda de Santa Fe a Medellín y Antioquia se aplicaría para la carta sencilla, tres reales; y para la doble, cuatro reales. A la vuelta, tres tomines de oro por la sencilla y cuatro tomines por la onza «*por ser tierra de minerales*». El peso de tepuzque era el de oro cuya ley se había alterado por la aleación aproximadamente a la mitad; se dividía en ocho reales, y cada real con el valor de treinta y cuatro maravedís o doce granos. El tomín del peso de tepuzque era igual a un real.

²⁰ En la época del Correo Mayor la duración era de ocho días, tal como indica Pedro Antonio Cossio en una comunicación a los DD.GG. de la R. Renta de Correos en Madrid para la vereda de Antioquia: de Santa Fe a San Bartolomé, tres días; de San Bartolomé a los Remedios, dos días; de los Remedios a Yolombo, tres días; de Yolombo a Medellín, tres días; de Medellín a Santa Fe de Antioquia, dos días (parada de dos días). Esta información le fue facilitada por el teniente coronel Miguel de Santisteban, apoderado de los condes de Castillejo y del Puerto en el Virreinato de Santa Fe (AGI, Correos, 119B).

Honda, y señala que las correspondencias para las provincias de arriba y abajo se quedarían en la administración rezagadas. Entendemos con este detalle que el administrador de San Bartolomé pondría estas correspondencias en las valijas que mandaba a Santa Fe

o Cartagena, o administraciones intermedias. El correo tardó casi nueve días para efectuar el trayecto, cuando lo normal debían ser siete días²⁰, con una distancia de unas cincuenta leguas, a través de la sierra andina. El trayecto con sus paradas fue el siguiente:

Medellín —⇒ Yolombo —⇒ Cancan —⇒ Remedios —⇒ San Bartolomé
25/2/1781 28/2 2/3 4/3 5/3/1781



Imágenes 14 a 17. 25 de febrero de 1781. Parte de conducción de un correo ordinario de Medellín a San Bartolomé (SB), con paso por Yolombo, Cancan y Remedios.

El conductor del correo permanece en San Bartolomé tres días y el 8 de marzo, a las ocho de la mañana, parte de vuelta para Medellín con la valija del correo que, según indica el administrador, se encuentra bien acondicionada y asegurada, con correspondencias para las provincias de Antioquia y provincias de arriba y de abajo, y además un paquete de marítimas para Medellín. Esta observación hace referencia al correo marítimo, que seguramente había llegado de España por la vía de Cartagena y, finalmente, que el conductor había sido socorrido con diez reales para avituallamiento.

En la anotación de salida del parte de correo, el administrador de la estafeta de San Bartolomé estampó el cuño de la administración en tinta de color negro²¹, que puede verse reproducida en la imagen 18, al lado del día de salida. Esta es una fecha muy temprana de uso de este cuño, empleado para señalar el origen de las correspondencias. En su viaje de vuelta, el conductor pasa por la población de Remedios el 11 de marzo, y así lo señala el administrador de esta estafeta, con una redacción incompleta que debe seguir en otra página, que desafortunadamente no se encuentra unida a este *vaya*.

²¹ En estos años, la región de Antioquia seguía empleando tinta negra para estampar los cuños, mientras que las principales administraciones, como Cartagena, Santa Fe o Popayán, ya empleaban tinta roja, según la misma fórmula. Con el tiempo casi todas las administraciones emplearían tinta roja.



Imagen 17 bis Vista parcial del vaya con la estampación del cuño «SB», correspondiente a San Bartolomé.



Imágenes 18 a 20. 25 de diciembre de 1785. Parte de conducción de un correo ordinario de Medellín a San Bartolomé, con paso por Yolombo, Cancan y Remedios.

Parte de conducción ordinaria o *vaya* de fecha 25 de diciembre de 1785, de Medellín a San Bartolomé

Este parte de conducción es muy similar al visto anteriormente. Hay cambios en el administrador de Medellín, el conductor y también en la cantidad de correspondencia y encomiendas. Las dos primeras hojas que describen la correspondencia y paquetes a transportar señalan:

«Dn José Manuel de Zulaybar Adm^r interino de la R^a. Rta de Correos de la Villa de Medellín y su jurisdicción

Ygnacio Cortez conductor del Correo ordinario ha recibido las correspondencias del R^o servicio y publico asegurada y bien acondicionada a toda satisfaccion p^a entregarla en la Admon del Puerto de S^o Bartholome y

manifestarlas en las de su carrera; en cuia virtud va responsable a los defectos se le anoten p^r los expresados Adm^{tes} a quien corresponde anotar a continuacion de este el día y la hora en que entra y salga de cada Administrac^o ; y p^a conste y por no saber firmar lo hizo a su ruego un, en Medⁿ 25 de Dic^e de 1785
José Maria Zulaybar / rúbrica

Parte de esta Rl Adm^{on} ahora que son las 10 de la noche de este día

Num^o de Paq^{tes} y Cartas

3 Paquetes p^a Cartagena; y una carta suelta // 3 Paquetes p^a Santa Feé y dos cartas sueltas // 3 Paquetes p^a Honda y una carta suelta // 1 paquete para Popayan // 1 paquete para Buga // 1 paquete p^a Momp^a // 1 paquete p^a tenerife // 1 paq^{te} p^a Pamplona // 1 paq^{te} p^a Yolombo // 1 paq^{te} p^a Cancan // 1 paq^{te} para Zaragoza // 1 paquete p^a San Bart^{me}

quatro encomiendas de oro fundido, rotuladas, la 1ª a Manuel Garcia del rio forrada en Bretaña q remite D. Man^l Santa Mrà pa Cartax^{na} la q segun su numeracⁿ contiene en barra y tejo, trescientos once p^r quatro tomin^r.

La 2ª rotulada a D Josè Ant^o Fuxa en Cartag^{na} q remite D. Miguel de Possada forrada en crudo, y q segun su numeracⁿ contiene, en barra y tejo, novecientos treinta y siete p^r quatro tomin^r.

*La 3ª Forrada en crudo con este marca **M**, la q segun su numeracⁿ contiene, novecientos sesenta y dos castell^l quatro tom^r en varra con su tejo cuio destino es Cartag^{na}*

La 4 con nueve castell^l quatro tomin^r segun demuestra su rotulo forrada en crudo y rotulada a D. Pedro Viturro, en Santa fé.

De cuia correspondencias y encomiendas, se hizo cargo el expresado Ygno Cortez, como asseguradas a toda su satisfaccⁿ para su entrega en la Administacⁿ de Sⁿ Bartolome, y manifestacⁿ en su trancito, bajo de la seguranza de una maleta de varilla y candado con protesta de no alegar en contrario en tiempo alguno, y de manifestar recivo que acredite su entrega y manifestacⁿ en dha Administracⁿ p^r q conste, y p^r no saber firmar lo hicieron a su ruego dos tgs junto conmigo

Zulalybar /rúbrica Tgô y a ruego de Ygn Cortez
Diego Baeza

Tgô Jose Silvestre Velez/rúbricas

Varios son los temas a resaltar: los administradores de CANCAN y REMEDIOS estamparon la marca de la estafeta en el parte en color negro, y se trata de unas fechas muy tempranas de uso de estas marcas. El transporte de oro como encomienda, tal como muestra este parte de conducción, debía ser muy corriente en esta carrera. De los paquetes transportados por este conductor casi todos eran de oro en barra y tejo destinados en su mayoría a Cartagena, seguramente para ser embarcados con destino España.

Uno de los motivos por los que los partes de conducción son tan atractivos son las anotaciones de los oficales de las diferentes estafetas o tambos en las que el conductor o chasqui efectúa las detenciones para avituallarse o intercambiar correspondencia antes de llegar a su destino final. Tal como se ha visto, estas notas son muy útiles para estudiar los cuños empleados en las diversas oficinas, el tiempo empleado en cada etapa, y si su duración se corresponde con lo previsto en los reglamentos. Conocer los nombres de los administradores puede ser asimismo muy valioso en el estudio de las administraciones de los departamentos postales. Ahora bien, no todos los *vayas* tienen distintas tomas de razón; los hay que son de una sola detención, cuando se les dirige directamente desde una a otra dependencia, sin paradas intermedias. Como ejemplo tenemos los documentos de las imágenes 21 y 22. El primero es un *vaya* desde Santa Fe a Honda de fecha 30 de noviembre



Imágenes 21 y 22. Izquierda, 30 de noviembre de 1777. Parte de conducción de un correo ordinario de Santa Fe a Honda. Derecha, 13 de febrero de 1780. Correo extraordinario de Santa Fe a Socorro.

de 1777, en el que se manda una encomienda de quinientos pesos de valor y dos paquetes de correo, uno para esta administración y el otro para la de Cartagena. Juan Díaz Herrera, administrador de Santa Fe, indica que el conductor, Pedro Joseph Lemus, ordinario de la capital a Honda, va suplido con seis pesos, la mitad de sus haberes.

El otro documento es un correo extraordinario para llevar una carta doble franqueada con cinco reales desde la capital del Virreinato a Socorro, una estafeta situada en la ruta a Girón y Maracaibo, en que la quinta parte del impuesto de conducción se señala en trece reales, por lo que corresponde a un importe total de sesenta y cinco reales. Una curiosidad a subrayar es la variación del escudo de la Corona en estos impresos utilizados en la administración de correos de Santa Fe.

Partes de conducción extraordinarios en la carrera de Popayán durante la época colonial de la Real Renta de Correos (1769-1824)

Un caso particular de las conducciones extraordinarias se presenta en una serie de documentos de la ruta de Popayán. Un trayecto establecido por Antonio de Pando el 25 de mayo de 1771 y aprobado por el virrey de Nueva Granada, Pedro Masía de la Cerda, cuatro días después, justo cuando se estaba recuperando de la enfermedad que le tuvo postergado en cama durante más de un año en Santa Fe. En un comunicado inicial del comisionado indicaba que se establecía la nueva carrera de Popayán, denominada de *la Travesía*, entre esta ciudad y las minas de Quina Mayor, Quilichao, Caloto, Caly, Buga, Cartago, con sus desvíos a Anserma y Consolación de Toro. En la comunicación se decía «.....en los mismos términos que anteriormente se han practicado con los de la Travesía de Tunxa a Giron.....» y se sigue diciendo: «....del mismo modo, y por si conceptuase establecer otros dos Correos de Travesía desde la Carrera General de Quito para las Provincias de Barbacoas e Ysquande, y la de Almoguer....., se sirva expedir sus correspondientes órdenes a los respectivos Gobernadores, Tenientes o Jueces para que coadyuven con sus eficaces auxilios a las disposiciones que yo pueda tomar del Servicio del Rey en dichas Provincias....».

En julio de 1771 el comisionado Antonio de Pando ya se encuentra completamente restablecido de su enfermedad y empieza a trabajar en el reglamento para la carrera de Popayán, finalizándolo el 8 de septiembre, en el que instaura una salida mensual el día cuatro de cada mes desde Popayán, con un viaje redondo que duraba 25 días. Entre otros artículos, destacamos la indicación de que Quilachao sería una estafeta agregada de Caloto y las estafetas con

administradores serán las de Popayán, Caloto, Quilachao, Cali, Buga y Cartago, con sus derramas a la Ciudad de Toro y Anserma. Además, ordena al administrador de Popayán que haga los sellos para sus estafetas. En palabras de Pando de decía «.....Asimismo mandará hacer los correspondientes sellos con los nombres de las caxas del transito.....».

La carrera de Popayán a Cartago constaba de las siguientes paradas de posta o tambos: de Popayán a Junia, 10 leguas // de Junia a la villa de Quilachao, 10 «// de Quilachao a Frijoles, 10 «//de Frijoles a Llanogrande, 8 «// de Llanogrande a Cali, 10 « //de Cali a Buga, 12 «// de Buga a la Payla, 10 « //de la Payla a Cartago, 10 «. Total 80 leguas arbitrarias²².

De esta carrera se conocen varios partes extraordinarios (tabla 2), algunos conducidos por un chasqui hasta el destino y en otros casos por particulares, ya que, una vez pagados los portes en el lugar de origen (correspondencia franca), podrían ellos mismos o sus mensajeros transportar hasta el destinatario los pliegos, sin temor a que una posible interceptación les acarrearé las elevadas multas que se encontraban reflejadas en las ordenanzas de 1743, el reglamento de 1728 o la instrucción de 30 de enero de 1762. La última hace alusión a la aprehensión de cartas fuera de valija²³ que conduzcan personas no empleadas en estafetas, y señala en su capítulo 14 que, en los lugares y pueblos donde no haya estafeta, estará permitido llevar correspondencia particularmente, aunque estén cerradas. También se indica la posibilidad de conducir escritos de recomendación, con la condición de que deben pasar siempre por la administración. Sin embargo, la referencia más explícita sobre la envío de cartas por particulares la encontramos en la Ordenanza General de Correos, Postas y Caminos de 12 de junio de 1794, título XX, cuyo artículo 14 dice: «También se exceptúan las personas que, con la correspondiente Licencia por escrito, o con Sello del Oficio de la Administración del lugar de donde salieren con las cartas, las llevasen para otros Lugares de mis Reynos».

A pesar de la escasez y rareza de estos documentos en la actualidad, la conducción por particulares de correspondencia sellada no era excepcional en las administraciones americanas, como lo prueban las anotaciones en las cuentas de «Cargo y Data» que cada año las administraciones principales de correos enviaban a la Dirección General de este organismo. Un ejemplo de ello lo vemos en las cuentas de Lima de los años 1775 y 1776, donde figuran todas las partidas de «Cargo y Data» de esta administración y de las estafetas agregadas a esta principal. En la cuenta de Lima del año 1775²⁴ figura una partida de cargo con el siguiente texto:

²² En realidad, había menos de sesenta leguas. Pando no pudo comprobar las distancias. Estas le eran facilitadas por los conductores chasquis y la tendencia era a engrosarlas.

²³ Un artículo sobre el correo fuera de valija fue publicado por el autor en el *Eco Filatélico y Numismático*, núm. 1.253, de julio-agosto de 2016.

²⁴ AGI, Correos 124 A.

Importe de Cartas presentadas a sellar y dirigidas por particulares a distintos parages.

Item me son cargo doscientos treinta y tres reales de plata, por el valor que tubieron las Cartas y Pliegos, que procedentes de esta dicha Administracion Principal, se presentaron a sellar en el intermedio de los expresados correos, y dirigi en dho año de 75 por los extraordinarios, y Personas Particulares, para diferentes parages del Reyno, como consta del libro Rl N° 4 folio 81, en donde se ha llevado razon por menor, y del General de Caxa por maior.....233

Lo mismo en la cuenta general de Lima año 1776²⁵

Importe de Cartas presentadas a sellar y dirigidas por particulares a distintos parages.

Item me son cargo ciento y quarenta reales de plata, por el valor que tubieron las Cartas y Pliegos, que procedentes de esta dicha Administracion Principal, se presentaron a sellar en el intermedio de los expresados correos, y dirigi en dho año de 76 por los extraordinarios, y personas Particulares, para diferentes parages del Reyno, como consta del libro Rl N° 4 folio



Imagen 23. 16 de marzo de 1776. Parte de conducción de dos pliegos de Buga a Popayán.

aplicado se corresponde con la tarifa que Antonio de Pando estableció el 8 de septiembre de 1771 para la carrera de Popayán a Cartago²⁶: las diez primeras onzas según tarifa por onza de peso, las veinte siguientes a la mitad y las restantes un tercio; lo que nos confirma que $10 \times 3 + 20 \times 1,5 + 6 \times 1 = 66$ reales, o sea 8 pesos 2 reales. En el centro existe otra anotación que indica que

Salida	Destino	Fecha ida	Vuelta	Recorrido	Colección
Buga	Popayán	16-03-1776		Buga- Popayán	1
Buga	Cartago	11-01-1784	14-01-1784	Buga- Cartago- Buga	1
Buga	Popayán	15-10-1780	19-10-1780	Buga- Popayán - Buga	1
Quilachao	Popayán	8-01-1788	11-03-1788	Quilacho-Popayán- Quilachao	1
Popayán	Cali	15-12-1802		Popayán – Cali- Popayán	2

Tabla 2. Partes de conducción conocidos de la correspondencia de la carrera de Popayán transportada extraordinariamente por conductores de la administración (chasquis) o particulares

(1) Colección de Georg Maier. (2) Colección del autor.

82, en donde se ha llevado razon por menor, y del General de Caxa por maior.....140

Las estafetas de la carrera de Popayán a Cartago presentaban las cuentas a la Administración Principal de Lima hasta el año 1788. A partir del año 1789 lo hicieron a la Administración de Santa Fe.

En la imagen 23 se muestra un parte de conducción de Buga a Popayán en que, tras presentar un pliego de doscientas cuarenta y una hojas y peso treinta y seis onzas a la primera administración de Correos, se determina que el porte asciende a 8 pesos y 6 reales. El reglamento

se transporta otro a Quito de un peso de treinta y siete onzas e importe parcial de 8 pesos y 3 reales, que coincide con la tarifa señalada. Es conveniente subrayar que la indicación «parcial» significa que el conductor particular (Manuel León Perranero²⁷) podía llevar ambos documentos hasta Popayán porque se habían pagado sus portes (marca **FRANCA**), pero no ir gratis más allá de Popayán. Se supone que el destinatario pagó sólo los portes de Popayán a Quito. En la posición inferior del documento se advierte que el correo dirige de vuelta un pliego de las mismas hojas y peso, o sea, treinta y seis onzas y un valor de 66 reales, 8 pesos y 2 reales, y como

²⁵ AGI, Correos 124 B.

²⁶ SITJÀ, Jesús en *El Correo colonial en el Virreinato del Perú, tomo 6, tarifas coloniales*. Barcelona: Imprenta Digi, 2009.

²⁷ Se trata del mismo conductor del documento de la imagen 25.

prueba del pago a la administración de Popayán se estampa la marca **FRANCA** en rojo de esta estafeta.

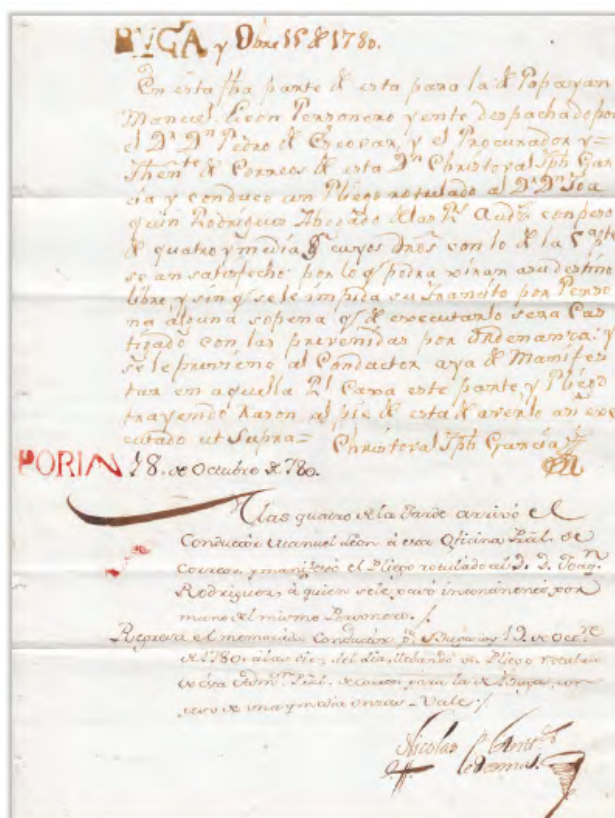
Un parte de conducción extraordinaria de la administración de Buga de 11 de enero de 1784 es el mostrado en la imagen 24. En este caso se trata de una conducción expresa de un chasqui para llevar un pliego de un particular a Cartago distante unas veinte leguas, y que dice:

«BUGA y Enero 11 de 1784, con esta fecha y a las tres de la tarde a parte de esta para la de Cartago Nicolas Gracia en calidad de chasqui yente y viniente despachado por el Sr. Theniente Dn Geronimo Rodriguez, conduce un Pliego con veinte y quatro p rotulado al capitan Com^{te} Dⁿ Pedro Zuarez Alc^d ord^{no} y adm^d pral de Correos... a diez leguas por dia... yendo advertido el conductor de manifestar en aquella Adminitaz^{on} este parte y Pliego referido, como de traer à esta la tornaguía y correspondencia asu regreso. Firma Christoval Joseph Gracia»

El pliego se recibe en Cartago a los dos días como señala el administrador de esta estafeta, Zerezo, e invirtiendo en el viaje los dos días estipulados, lo que representa unos cincuenta y cuatro kilómetros por jornada. La vuelta a Buga la realiza el chasqui el día siguiente y conduce una carta sencilla, que según indica el administrador va convenientemente sellada (franca), y como prueba de ello estampa en el parte las marcas **CARTAGO** y **FRANCA** en rojo. El porte que debió pagar el remitente del pliego fue seguramente de 51 reales (10 x 3 + 14 x 1,5; según tarifa de 1771), y nos queda la duda si el coste de enviar el chasqui fue costado por el remitente, el teniente ¿militar? Gerónimo Rodríguez, o por la administración de Buga. Una información ampliada nos la proporciona el correo extraordinario de la imagen 26 de Quilachao a Popayán, que se verá más adelante, aunque la solución definitiva a este dilema se resolvería pudiendo estudiar los resúmenes de la contabilidad de la estafeta.

Otro documento de la misma factura es el mostrado en la imagen 25. Se trata de un parte de conducción extraordinario de la administración de Buga, el 15 de octubre de 1784, de un chasqui para llevar un pliego de un particular a Popayán, distante unas sesenta leguas, y que dice:

«BUGA y Obre 15 de 1780, En esta fha parte de esta para la de Popayán Manuel Leon Perronero yente despachado por el D^r Dⁿ Pedro de Escovar y el procurador el Then^{te} de Correos de esta Dn Christoval Jph Gracia, conduce un Pliego rotulado al D^r Dⁿ Joaquin Rodriguez Abogado de la R^a Aud^a con peso de quatro y media p cuyos dhos con lo de la 5 parte se an satisfecho por lo que podrá xirar a su destino libre y sin que se le impida su transito.... Firma Christoval Joseph Gracia



Imágenes 24 y 25.

Arriba: 15 de octubre de 1780, de Buga a Popayán.

Debajo: 11 de enero de 1784, de Buga a Cartago.

En este documento existe un párrafo similar al de la imagen 25. Concretamente, se dice que se han satisfecho los derechos—que entendemos se refiere al pago del porte, o mejor del franqueo—, pero además señala que se ha abonado «lo de la quinta parte». Un gravamen a favor de la Real Hacienda, que se verá más adelante.

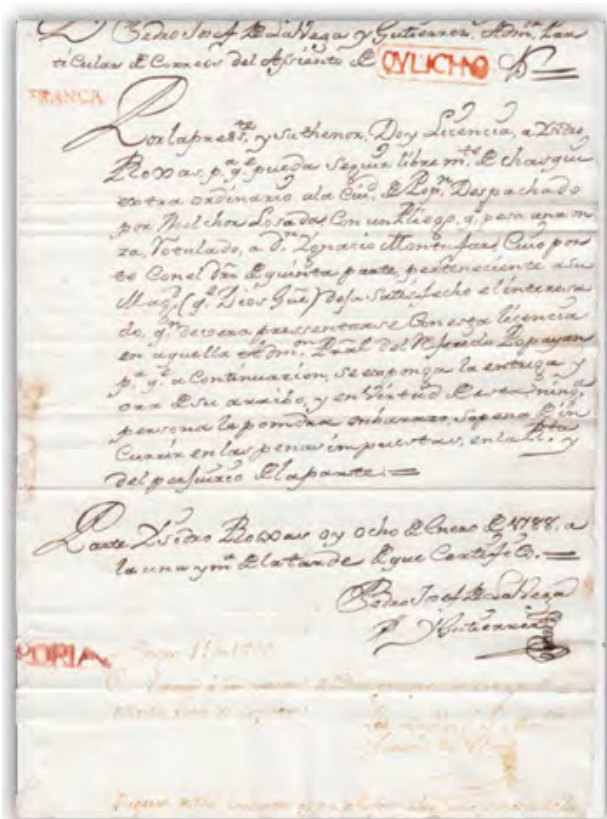


Imagen 26. 8 de enero de 1788. Parte de conducción extraordinario de Quilachao a Popayán.

El conductor llega a Popayán el 18 de octubre, invirtiendo tres días en el viaje. A su llegada, el administrador de esta estafeta anota la hora de entrada y el pliego que entrega, y otra anotación del día siguiente indica que sale de esa administración con otro documento para Buga.

Un parte de conducción extraordinario, tanto por el tipo de transporte como por su importancia, es el de la imagen 26, en que el administrador de Quilachao escribe que da licencia al chasqui ordinario Isidro Roxas para que pueda conducir libremente un pliego de un particular llamado Melchor Losada hasta Popayán de peso de una onza, y que el porte y la quinta parte perteneciente a «Su Majestad (que Dios guarde)» ha sido satisfecho por el interesado. Este documento es más explícito en señalar la retribución del gravamen de este impuesto por el remitente y asimismo que efectúa el pago al conductor.

El chasqui sale de la estafeta de Quilachao el 8 de enero de 1788 con el parte de conducción, donde se han estampado las

marcas **QUILACHAO** y **FRANCA** como señal de pago. Aquel invierte tres días para efectuar el recorrido de unas 20 leguas, y a la entrega del pliego, al administrador de Popayán estampa el sello de la administración.

Un interesante *vaya* de esta carrera, de fecha 15 de diciembre de 1802, se expone en la imagen 27. En realidad, son dos documentos: uno es el pliego que se transporta y el otro es el recibo redactado por el administrador de la estafeta de Popayán, en el que manifiesta que se ha efectuado el pago de la conducción de Popayán a Cali y vuelta, y lo corrobora estampando la marca **FRANCA** de esta administración. El texto dice:

«El Sr. Dⁿ Jose Antonio Burdallo ha entrado en este oficio Pral de Correos sesenta y tres r^o por el porte de unos Autos que ha conducido y retorna a la ciu^d de Caly con peso de diez y tres quartas onzas. por lo que ninguno le pondra embarazo. Popayán 15 de diciembre de 1802. Yllera (con media firma)»

En este caso ya no se menciona el pago de la quinta parte; es el remitente el que realiza el viaje de ida y vuelta sin entregar el pliego a la administración de correos de Cali. La tarifa aplicada debió ser la establecida por Antonio de Pando el 8 de septiembre de 1771, en la que se indicaba que los pliegos se contabilizarían entre Popayán y Cali (y viceversa) a 3 reales la onza las diez primeras, y la mitad las veinte siguientes. Así: primer tramo, dos viajes x 3 reales/onza x 10 onzas= 60 reales; segundo tramo: 2 x 0,75 x 1,5= 2,25 reales, que se ajusta a 3 reales, totalizando los 63 reales indicados en el parte de conducción.



Imagen 27. Dos documentos enlazados: uno es la portada de un pleito en papel sellado de clase tercera con la marca Popayán, reproducida dos veces, y el otro es un justificante del pago de la conducción por un particular desde Popayán a Cali y vuelta (marca **FRANCA**).

El pago del derecho de la quinta parte de las conducciones extraordinarias para la Real Hacienda

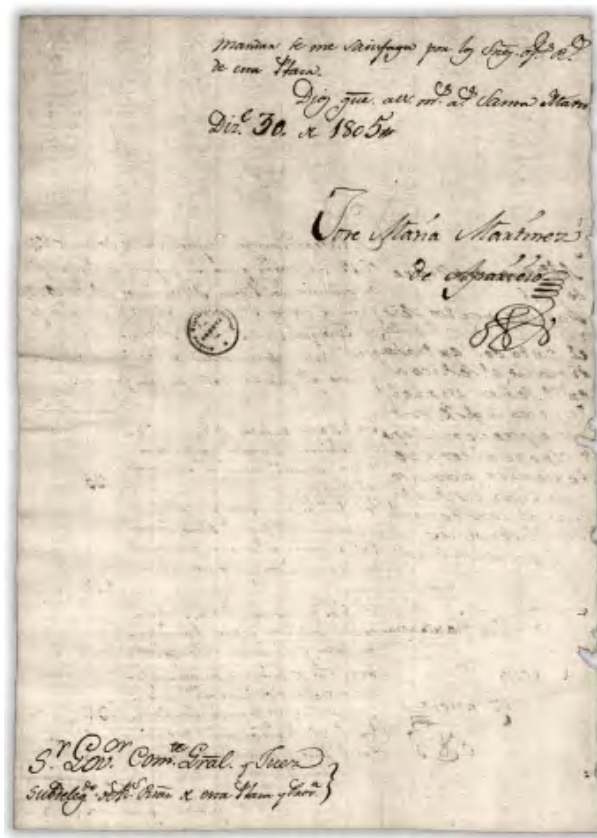
Cuando iniciamos esta monografía observamos que en los documentos del Virreinato de Nueva Granada se usaba la expresión: *el pago de la quinta parte*. Un impuesto que no se encontraba en otros territorios de la América meridional, como el Virreinato del Perú, que abonaba la *décima*. Un importe variable según los lugares, como más adelante veremos: se trataba de un tributo que se otorgaba la Corona por las conducciones extraordinarias postales. Gracias al investigador postal Manuel Arango, que nos facilitó el origen de esta imposición, hemos podido determinar cómo se efectuaba dicho gravamen. Su génesis proviene del «Reglamento provisional que se ade observar para la dirección y gobierno de los oficios del Correo maior y carreras de este nuevo Reyno de Granada y costas de Tierra firme...», que Antonio de Pando estableció del 24 de junio de 1770²⁸, en el que señala que, basándose en el Reglamento General de 23 de abril de 1720, la Real Hacienda debe percibir unos derechos derivados de los envíos extraordinarios, y que en el interior del Reino se señaló una cuantía por cada legua a los correos de la Corte y otra para los particulares, y lo mismo ocurrió en las conducciones de Nueva España y Cuba. En lo referente a Nueva Granada, se estipula en el Reglamento que a los correos despachados oficialmente en diligencia para dependencias del Real Servicio se les socorra con cuatro reales y seis granos de plata por legua yente y viniente, y que de este monto se les descuenta la quinta parte, que será en beneficio de la Real Hacienda. En su argumentación, Pando indica que este coste es de equidad, dado que, si bien en España se paga la décima parte, en cambio en la isla de Cuba y Nueva España es la tercera parte. Otra contribución para la Real Hacienda que se descontaba del pago al conductor era el derecho de licencia para las conducciones a caballo, que se estipuló en un peso de plata fuerte y cuatro reales. Estos correos debían efectuar veinte o veinticinco leguas por jornada, según condiciones, mientras que los chasquis a pie tenían estipulados viajes de quince, diez y ocho leguas diarias, en función de la cantidad percibida.

Los archivos son una fuente de información inestimable de este tipo de documentación, y uno de los destacados es el Archivo General de la Nación de Bogotá. Los documentos de las imágenes 28 a 31 pertenecen a sus fondos y son un exponente de cómo se efectuaba la cancelación de los viajes extraordinarios y cómo concuerda lo estipulado en los reglamentos con la aplicación que hacían los funcionarios. En la liquidación del 15 de marzo de 1805 se constata que al conductor José Paredes se le abonaron veinte pesos por el viaje que hizo el día 10 de Santa Marta a Cartagena. Del derecho de la quinta parte



Imágenes 28 y 29. Varias liquidaciones de conducciones extraordinarias de la estafeta de Santa a Cartagena, Santa Fe y Valledupar.

²⁸ Ver Manuel Arango en *Recuperando nuestra prefilatelia a la luz de los archivos históricos colombianos*. Tomo II, página 62.



Imágenes 30 y 31. Varias liquidaciones de conducciones extraordinarias de la estafeta de Santa a Cartagena, Santa Fe y Valledupar.

correspondían cuatro pesos, y de la licencia un fijo de un peso y 4 reales. Por último, el porte del pliego importó la cantidad de tres pesos, siete reales y medio maravedí, siendo el total abonado por los Oficiales reales, dado que se trataba de una correspondencia oficial dirigida al gobernador de Cartagena.

Otro notable resguardo de liquidación nos lo muestran las imágenes 30 y 31. También tiene su origen en Santa Marta, pero la conducción fue encaminada a la capital del Virreinato llevando los pliegos del Correo marítimo procedentes de España, que desembarcaron en este puerto con el jabeque *San Antonio de Padua*, en lugar de la habitual bahía de Cartagena. El recorrido con sus gastos nos informa de cómo se efectuaba esta ruta: al conductor Félix Rodríguez Camacho le fueron pagados treinta y cinco

pesos para ir a Barranca del Rey, punto donde se embarcaba en lancha para recorrer el río Magdalena hasta Honda. Con este fin, el administrador de Correos de esa población pagó al piloto Tomás José de Castro ciento cuarenta y dos pesos por el transporte fluvial. Finalmente, ocho pesos se le entregaron a un conductor para llegar a Santa Fe. A estos valores se les sumaron treinta y siete pesos por el concepto de la quinta parte, y un peso cuatro reales por el derecho de licencia, a los que se le añadieron doce pesos que costaron los portes terrestres, totalizando doscientos treinta y cinco pesos cuatro reales, como señala el recibo, y que pagaron los Oficiales reales de la Real Hacienda.

(Fin de la parte I)



AGRADECIMIENTOS

Una inestimable ayuda nos la ha proporcionado el investigador Manuel Arango Echeverri, especialista en la prefilatelia del virreinato de Nueva Granada y de la Colombia republicana, además de experto en Filatelia fiscal, en la búsqueda de documentos guardados en el Archivo General de la Nación de Bogotá. También agradecemos a Georg Maier y Darío Diez, que nos han proporcionado imágenes de interesantes documentos de sus colecciones: Marcas prefilatélicas de la Real Audiencia de Quito y Prefilatelia de Colombia, respetivamente.

ILUSTRACIONES

- Imágenes 1 a 9: Archivo Histórico de la Nobleza. 139, Archivo de los Marqueses de Santa Cruz
- Imagen 10: colección del autor
- Imagen 11: A.G.N. Bogotá. Sección Archivo Anexo. Fondo Correos. Tomo 1, folio 276
- Imagen 12: colección del autor
- Imagen 13: colección Darío Diez
- Imágenes 14 a 20: colección del autor
- Imagen 21: A.G.N. Sección Colonia. Fondo Correos Cundinamarca, Tomo 3, folio 134 bis
- Imagen 22: A.G.N. Sección Colonia. Fondo Correos Santander, Tomo 1, folio 596.
- Imágenes 23 a 26: colección Georg Maier
- Imagen 27: Colección del autor
- Imágenes 28 a 31: A.G.N. Sección Archivo Anexo II. Tomo 2, folios 496, 503, 507 y 526 verso y reverso



«VAYAS», OR THE TRANSPORTATION OF DOCUMENTS BY ORDINARY AND EXTRAORDINARY MAILS IN SOUTH AMERICA

Jesús Sitjà Prats

The author carries out the study of the «vayas», or the transportation of documents by ordinary and extraordinary mails in South America, and compares it with the absence of these documents in the Viceroyalty of Mexico, Guatemala or the Caribbean islands, as they only exist in this part of America. What is the cause of it? A few years ago Leo John Harris (†) and this author wondered why there was no parcel transport in the regions mentioned above in the way it had developed in South America, since it did not seem possible that it did not exist. There are no documents of this type of transportation in the north and, on the other hand, there are many in the south. The answers to this question were ambiguous, assuming that the form of society that was established in the Viceroyalty of Mexico or in Guatemala was different from that of South America, and that the transportation of parcels, most of them of little value, was done by other means, either by muleteers or by independent messengers. Now, after examining new documentation from the archives of the Marquises of Santa Cruz and the Duchy of San Carlos, made available to researchers at the Hospital de Tavera in Toledo, and which correspond to the archives of the family descending from Lorenzo Galíndez de Carvajal, Correo Mayor de Indias, we can see that the handling was carried out differently in both hemispheres and this surely influenced the way in which the Correo Mayor and the Royal Post Office of the Spanish Crown managed it .