

WALTER B. L. BOSE

LAS POSTAS EN LAS PROVINCIAS
DEL NORTE Y CUYO,
EN LA EPOCA DEL CONGRESO
DE TUCUMAN

*Separata de la
Revista de Trabajos y Comunicaciones No. 15*

LA PLATA
1966

LAS POSTAS EN LAS PROVINCIAS DEL NORTE Y CUYO, EN LA EPOCA DEL CONGRESO DE TUCUMAN

El desarrollo de las rutas postales de comunicación entre las Provincias Unidas del Río de la Plata, desde sus orígenes coloniales hasta la primera década de nuestra independencia nacional, ha sido objeto de nuestras investigaciones históricas, habiendo realizado ya el estudio del establecimiento de "postas y correos" en las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos y parte de Cuyo.

En el presente trabajo trataremos de ir complementando aquellos estudios anteriores (ver Bibliografía), a fin de recordar el nombre y las actividades de todos los servidores de la Patria.

En la I. Parte nos referiremos a las carreras de postas que continuaban desde el límite de la provincia de Córdoba hacia el norte, pasando por Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy, hasta los límites de la jurisdicción de la Administración de Correos de Potosí.

En la II. Parte sintetizaremos la documentación sobre las carreras de postas que se establecieron desde Mendoza a San Juan, La Rioja y Catamarca hasta San Miguel de Tucumán. Nos referiremos asimismo a las carreras de postas transversales de San Juan a Jachal y a San Luis, y de La Rioja a Córdoba.

La ruta principal de Buenos Aires a Chile por Córdoba, San Luis y Mendoza será objeto de otro estudio independiente.

Esperamos contribuir con este trabajo al conocimiento histórico del establecimiento de correos y postas en la época en que se hizo la declaración de nuestra Independencia Nacional.

LAS POSTAS

La "posta" o lugar de relevo de la caballada en las rutas de tránsito, es una institución antiquísima, oriunda de Oriente e introducida en Europa a través de Grecia y Roma. La persona que corría con el relevo de la caballada tenía por lo general una posada o una pulpería, sino se trataba de un pobre puestero en medio de la pampa. Era pues el eslabón indispensable para el sistema de comunicación en épocas en que la civilización recién se iba extendiendo en un país escasamente poblado.

Con anterioridad a la posta, cada correo o viajero debía llevar consigo una tropilla de caballos, que necesitaba para su relevo en cada jornada. A estos correos se los denominaba "propios", puesto que eran

despachados por un comerciante o una autoridad, y su costo era abonado íntegramente por cada viaje.

Las primeras "postas" fueron establecidas en nuestro país por el Visitador de Correos y Postas Dn. Alonso Carrio de la Vandera, que fue comisionado para tal efecto en Madrid y llegó a Buenos Aires en 1771. En su libro: "*El Lazarillo de Ciegos Caminantes*", figuran las postas que fue estableciendo en su viaje desde Buenos Aires al Cuzco, incluyendo interesantes pormenores sobre costumbres y comercio de su época.

Siendo Administrador Principal de Correos de Buenos Aires, Dn. Manuel de Basavilbaso, redactó un extenso "Reglamento de Postas" (1791), que contiene todas las disposiciones legales relativas a las mismas, y fue aplicado en toda la jurisdicción del Virreynato del Río de la Plata.

Llevaba además un registro completo de los contratos y títulos otorgados a los "maestros de postas" y demás personal de la Real Renta de Correos (1770|1820), que hoy se encuentra en el ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. De estos *Libros de Títulos*, en tres tomos, hemos extractado todos los datos referentes al nombramiento de los dependientes, sus nombres y las condiciones particulares de cada uno, cuando figuraban anotados.

Complemento de ello son los numerosos documentos relativos a cada posta en sí, existentes en la Sección Correos, del ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, (antes pertenecientes a la Sección Documentos Históricos del Museo Postal y Telegráfico). Asimismo los diversos "Informes de los Visitadores de Postas", y descripciones geográficas y detalles propios de cada posta, que revelan hechos y costumbres muy interesantes del pasado argentino.

El año 1786 el Cnel. Dn. José de Resequin, durante su viaje al Alto Perú, para hacerse cargo de la Gobernación de Puno, inspeccionó las postas en el camino, describiendo las condiciones en que se hallaban y las medidas que adoptó para su mejoramiento. En 1795, Dn. Antonio Ramón de Zulaica, que fue nombrado Administrador de Correos en Potosí, también hizo de visitador de postas, en su viaje a su nuevo destino. Ya en 1774|76 Dn. Bernardo Garmendia dio un informe extenso sobre las postas de la mesopotamia argentina (Entre Ríos y Corrientes) al ser comisionado para establecer las postas y correos en la ruta al Paraguay.

En 1812|13 comisionóse a Dn. José Eugenio de Balbastro, contador general de la Administración de Correos de Buenos Aires, y a Dn. Rafael de la Peña, Administrador de Correos de San Luis, para inspeccionar los correos y postas entre Buenos Aires y San Luis, y de aquí hasta Mendoza.

En años posteriores a 1820 tenemos los relatos de los viajeros que recorrían nuestro territorio como comerciantes u hombres de ciencia, en cuyas memorias recuerdan lo visto y oído. Se trata de libros impresos en Inglaterra, Francia, Alemania, etc. (traducidos en su mayoría al castellano y reeditados). Aquí también encontramos muchos datos interesantes sobre las postas y su ubicación geográfica, según la época.

Veamos las principales condiciones establecidas por las ordenanzas de correos, en 1791:

En sus comienzos los “maestros de postas” eran contratados por “dos años precisos y dos voluntarios”. Más tarde se contrataban por cinco o más años. Cobraban al público según tarifa establecida. Conducían a los “correos de número” y a los comisionados del gobierno “a un cuartillo por caballo y legua”, o bien a mitad de la tarifa. Más tarde servían “por sólo el privilegio y el fuero de la Renta”, cuyas condiciones ventajosas eran muy apreciadas. Resumiendo consistían en lo siguiente:

- a) estaban exentos de la jurisdicción ordinaria en lo civil y criminal, por su fuero propio (de Correos).
- b) Estaban exentos de cargos consejiles, etc. (de Cabildos).
- c) No se los podía alistar para soldados, ni a sus postillones para tropa arreglada, ni milicias.
- d) No debían dar alojamiento a gente de guerra, de infantería ni caballería, así de asiento como de tránsito.
- e) No se les podía embargar, ni tomar sus carruajes, ni caballos.
- f) Sus caballos no pagaban “portazgo, peage, pontazgo, castillería, llesda, barcage, ni otro tributo en los pueblos y caminos”.
- g) Ningún dueño de casa o territorio podía hechar de él a los maestros de postas, solamente podía pedir la tasa de su arrendamiento.
- h) Se les debía dar la cebada y paja para la manutención de los caballos, por tasación, aunque fuera de la embargada para el real servicio.
- i) Sus caballos tenían derecho al pastoreo en los prados y cotos reservados.
- j) Las viudas de los maestros de postas podían conservar la posta a su cargo, poniéndola al cuidado de un hijo, yerno u otra persona de su confianza, a más de los dos postillones.

En primer lugar todo “viajero” por las postas, debía llevar su “pasaporte”, extendido por autoridad competente y acompañado del “parte” u hoja de ruta expedido por el Administrador de Correos. Sin este requisito ningún maestro de postas podía facilitarles caballos. El pasaporte era expedido por la policía u autoridad militar, y servía para controlar a los viajeros e impedir la libre circulación de personas por el país. En el “parte” anotaba cada maestro de posta la fecha y hora de llegada y salida de los viajeros, y su nuevo destino. Ningún viajero podía llevar caballos propios, debiendo tomarlos en cada posta del camino, pagando los derechos según tarifa.

Por lo general la tarifa establecida era de “medio real por legua” yendo a caballo, cuando era terreno llano, y en las “travesías” o desiertos la tarifa era el doble. Los carruajes pagaban “un real por caballo y por legua”, aumentándose los caballos según el peso que condujesen.

La carga normal por caballo se estimaba en “seis y medio a siete arrobas” (una arroba equivale aprox. a 11,5 kg.).

Cada expedición de a caballo o en carruaje debía ir acompañada por un “postillón” hasta la posta siguiente, de donde regresaría éste con los caballos (ya sea con otro viajero o solo). El viajero debía pagar el caballo del postillón a “medio real por legua a la ida”. Si le ayudase a tirar de la cincha u otros menesteres, debía gratificarse al postillón. Esta gratificación era obligatoria en algunas “travesías”, para toda persona que viajaba, inclusive los correos de número.

En vista de los excesivos equipajes que conducían algunos viajeros (comerciantes), y sobre lo cual se habían producido continuas quejas de los maestros de postas “por la gran pérdida de caballos” en las largas travesías, con fecha 2 de setiembre de 1817, la Administración General de Correos de Buenos Aires, estableció un nuevo

Reglamento de cargas por las postas

- 1) carga de caballerías
— de seis y media a siete arrobas.
- 2) carricoches y carretillas tiradas con tres caballos y un postillón de guía
— 25 arrobas, incluso las personas, y si llevasen más carga, se aumentará un caballo.
- 3) coches de cuatro personas, llevarán a la zaga
— de 9 a 10 arrobas de equipaje y nada adelante. Si se aumentase el peso con carga o con personas, se aumentará un caballo por cada persona o por cada siete arrobas.
- 4) Si los transeúntes ocupasen a los postillones para tirar los carruajes
— se pagarían medio real por legua, por su trabajo personal.

La correspondencia debía ser enviada en “valijas de baqueta” de cuero o de zuela, con cinturones y hebillas. Se mandaron confeccionar muchas veces. En marzo de 1814 se volvió a recordar a los Administradores que no debían despacharse cartas sueltas por las postas, porque “venían maltratadas y se pierden”.

Los maestros de postas debían conducir “a la ligera —*de posta en posta*”— todos los pliegos que les llegasen con este título, pagándose el viaje por “dos caballos a medio real, y si fuese de cuenta de la Renta a cuartillo, remitiéndoles el dinero por el correo de número en primera ocasión, como está de práctica”. Cartas enviadas “de posta en posta” eran de carácter urgente, y debían ser “despachadas en el acto de llegar”, como cartas “por expreso” en la actualidad.

Los correos generales y los comisionados y militares cuando no tenían el dinero efectivo para pago de los caballos necesarios, extendían al maestro un recibo o “papeleta”. . . Su texto rezaba generalmente: “Vale por dos caballos, incluso el del postillón, que me ha facilitado el maestro de postas Dn... (nombre). Posta de (nombre), y fecha. Firma.”. Es-

tas papeletas debían presentar los maestros de postas a las administraciones de correos de que dependían, para su cobro. Como el Estado casi no tenía recursos para este fin, se iban acumulando, y los maestros tardaron años en cobrar sus derechos o nunca. Por esos muchos hacían donación al Estado de la deuda atrasada, que fue admitida como un signo de patriotismo.

El maestro de posta podía tener “mesón, posadas u otra cualquier granjería de pulpería, etc.”, conforme con los bandos municipales.

Cada posta debía tener un mínimo de cincuenta caballos “buenos y sanos, sin malas costumbres”. Este número se aumentaba con ayuda del vecindario hasta 500 caballos por posta, cuando la necesidad lo exigía en las grandes expediciones y traslado de tropas. Para distinguir los caballos de posta de otros cualesquiera, se los marcaba con una “P”, y eran considerados propiedad del Estado.

En cada posta debía existir “un cuarto para comodidad del viajero y de los correos, de nueve a diez varas de largo por cinco y media vara de ancho, de quincho u adobe, rebocado con mezcla de bosta, con corredor al frente, ventana y puerta con cerradura, blanqueado, y con mesa y sillas”. Este alojamiento debía darse “sin precio alguno”, cuidando que tuviesen víveres, como “gallinas, ovejas y otras aves y animales domésticos, para el alimento de los caminantes. Se darán a precios módicos, cobrando el trabajo del cocinado”. Los maestros debían cuidar asimismo, “la conservación y el aseo del cuarto, el no desfigurar las paredes y desasearlas con poner sus nombres y algunas expresiones indecentes, pues uno y otro es impróprio de la buena educación y religión”.

La mayoría de las postas eran muy pobres, pero tenían un cuarto, naturalmente de acuerdo con su pobreza. Alimento y leña se los procuraba cada viajero por sí mismo. Había zonas en el país, en que era preferible dormir al aire libre, porque en los cuartos había toda clase de insectos (vinchucas). Puertas, mesas y sillas no existían por regla general, salvo honrosas excepciones.

La ubicación geográfica de la posta dependía de varios factores: en primer lugar “pastos y aguadas” cercanos o a prudente distancia. Por esta razón muchas postas se hallan a la vera de un arroyo. Hoy días es casi imposible localizar en el terreno el sitio de muchas postas, que fueron simples ranchos. Sus dueños se mudaban con frecuencia o abandonaban el servicio, pasando la posta a otra persona, una leguas más acá o más allá, con la misma denominación. El Correo procuró que entre posta y posta mediaran cuatro leguas (16 a 20 km.), para menor trajín de los caballos. Alrededor de las postas mejor ubicadas fueron naciendo pequeños poblados, y muchas ciudades actuales tuvieron su origen en estos humildes eslabones de la civilización.

La ortografía de los nombres de las postas y de su ubicación, así como el de las poblaciones, ha sufrido variaciones a través del tiempo.

Nosotros hemos respetado la ortografía más frecuente que se presenta en la documentación histórica consultada. Las postas subsistieron por regla general muchos años, y recién hacia 1880 fueron transformadas en “estafetas postales” (rentadas o ad-honorem).

Viajando en la actualidad por las grandes rutas nacionales, que en su mayoría siguen un trazado similar a los caminos de la época heroica, se comprenderá mejor el esfuerzo que era necesario para vencer las grandes distancias en carreta o a lomo de caballo. Un automotor a sesenta km./h. recorre hoy en una hora aproximadamente el trayecto de un viajero a caballo en un día, y eso sin ningún esfuerzo físico del viajero.

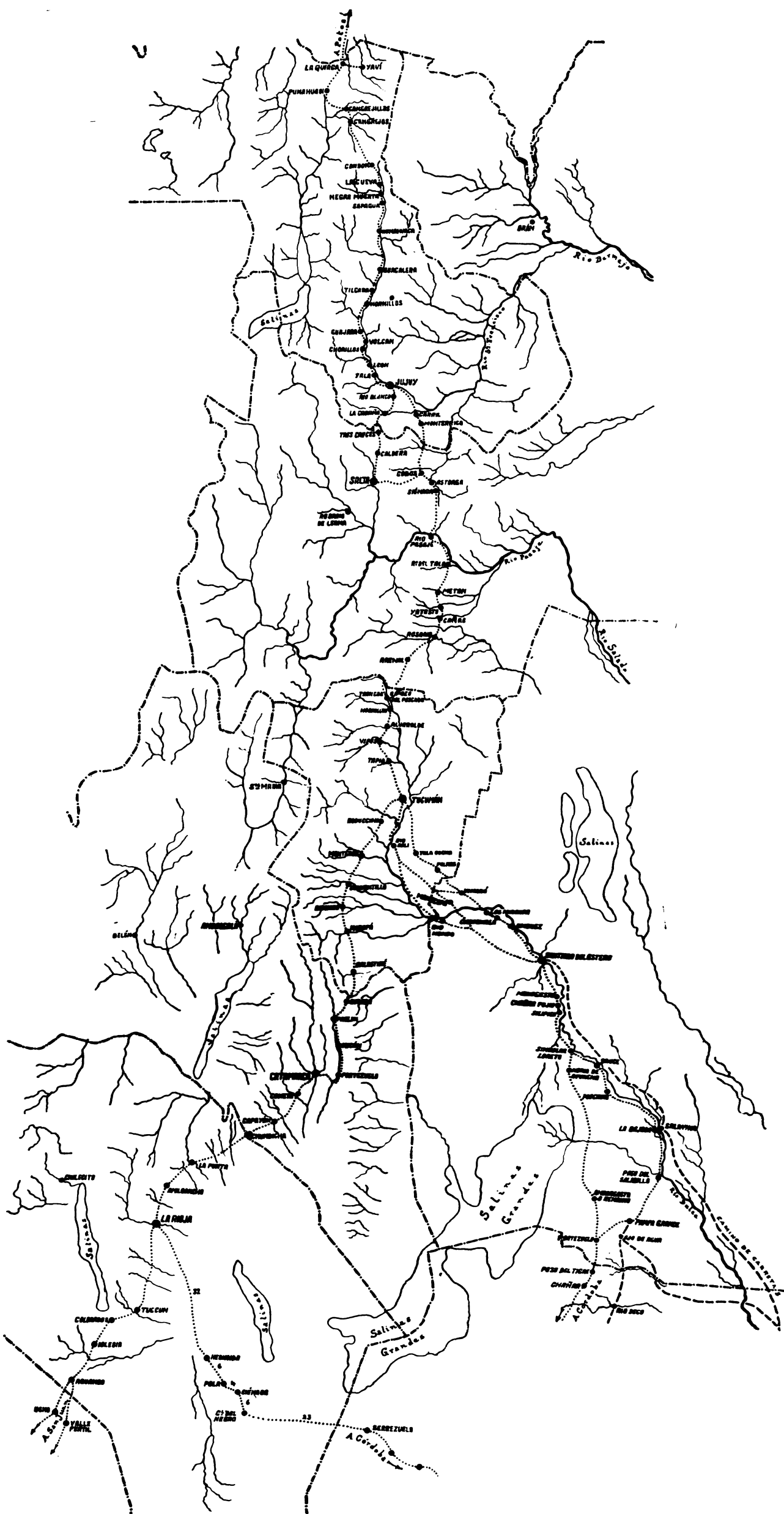
En cuanto al clima y a las estaciones del año, nada ha variado en los últimos siglos. En vez de matorrales y desiertos, hoy se ven campos cultivados en la gran llanura argentina, pero en cuanto entramos en la región montañosa, su geología y naturaleza no ha variado desde entonces. Los mismos pasajes, los mismos peligros, el mismo clima. Sólo el medio de movilidad es otro.

CARRERAS DE POSTAS EN LA PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO

Partiendo de la última posta de la provincia de Córdoba, ubicada en Pozo del Tigre, por el “camino real” de Buenos Aires al Alto Perú, se llegaba a seis leguas al *Portezuelo*, primera posta de Santiago del Estero. Fue erigida por el Visitador Dn. Alonso Carrió de la Vandera en 1772, y estuvo a cargo de Juan Gorosito, quien en junio de 1794 “por su avanzada edad” la cedió a José Miguel Gómez.

A nueve leguas se hallaba la posta de *Remanso* o *Ambargasta*, también establecida en 1772, en el límite con las grandes salinas. Fue su primer maestro Carlos Chabes, con título del 11 de abril de 1774 y cuyo verdadero nombre era Peralta. Este error se rectificó en 1795 durante la visita de Dn. Antonio Ramón de Zulaica. En 1806 cedió el cargo a su hijo José Salvador Peralta, a quien se expidió nuevo título el 1817. Renunció el cargo en 1819 y le siguió Cruz Soza, sin título.

El cruce de la Salina Grande representaba un trayecto de 30 leguas hasta llegar a la *Noria de Ayuncha*, posta famosa en aquella época. “En tiempos de avenidas (lluvia) hay muchos bañados que impiden la marcha, formando atolladeros y pantanos”. Durante las sequías en este desierto casi sin vegetación, el viento levantaba remolinos blancos de sal. En 1772 nombróse maestro a Juan Bautista del Prado, con título del 11 de abril de 1774. Falleció a fines de 1776 y le sucedió Domingo Benegas y sus hijos. Debían cobrar “por las expediciones del Correo y Real Servicio a un quartillo por legua y un peso de gratificación al postillón. A los particulares por los escoteros a medio real y dos pesos de gratificación, y a los carruages a real por legua”. Debido a las continuas quejas



Croquis de las Postas en las Provincias del Norte (1772-1820), por W. Bose,

de correos y transeuntes, fueron “removidos” los hijos de Benegas, nombrando en su lugar a José Sinforoso Santillán, en mayo de 1809. Le siguió su hijo Mariano Santillán en octubre de 1817, con contrato por ocho años, “debiendo tener 200 caballos y seis postillones”.

A cuatro leguas se hallaba la posta de *Simbolar*, establecida el 24 de mayo de 1794 “para acortar la distancia” entre la Noria de Ayuncha y Silipica. Su maestro fue Miguel Morales, a cuya muerte siguió su viuda Da. Teresa Leguisamo. En noviembre de 1814 fue nombrado su hijo Bernardo Morales, con título de 11 de enero de 1815.

La posta de *Chañar Pujio* se había establecido en 1772, a catorce leguas de Simbolar. En junio de 1794 fue trasladada a *Silipica*, nombrando maestro a Agustín Juárez. Fallecido, le siguió su viuda Da. Manuela Rojas, y a su muerte se nombró a su hijo José Vicente Rojas, en febrero de 1805.

En enero de 1792 establecióse una posta cerca de la Capilla de *Manogasta*, a cuatro leguas de Silipica. Su maestro fue Juan José de Silvetti, a quien siguió su viuda Da. María Josefa Solano. En noviembre de 1799 le fue asignado Félix Sánchez como “ayudante de posta”. En lugar de ambos se nombró en agosto de 1812 a Diego Suárez. Éste fue reemplazado en mayo de 1813 por Leonardo Roldán, antiguo postillón, por orden del Gobernador, debiendo correr ocho leguas hasta *Santiago del Estero*, en cuya ciudad fueron nombrados dos maestros de postas en 1772. Fueron: José Joaquín Salvatierra, con título de 11 de abril de 1774, a quien siguió en 1800 su hijo Julio Salvatierra; y Feliciano Ovejeros, nombrado en la misma fecha, a quien sucedió en junio de 1777 Santiago Maricato, jubilado en febrero de 1795, siguiéndole Roque Jacinto Suárez.

De 1778 a 1800 hubo cinco maestros de postas: los ya nombrados y a quienes se agregaron el 28 de septiembre de 1778 Juan Cruz Leiva, Xavier Acosta y Martín Castro, fallecido en 1787, siguiéndole Valentín Astorga, que murió en 1791, y continuó Ubaldo Paz.

Por informe del Administrador de Correos de Santiago del Estero fue nombrado “maestro pasador del río” Fernando Medina, con posta junto al Río Santiago. Debía auxiliar a los Correos “sin cobrarles derechos por su trabajo, ni con otro pretexto alguno”, pero podía cobrar a los particulares a los precios que fueren justos. “En tiempo de aguas” los viajeros eran trasladados de una a otra orilla en “pelotas de cuero” y a los carruajes se cruzaba en balsas de toneles. En la orilla opuesta se nombró por “pasador” a Juan Barbosa, que renunció en 1803, siguiéndole su hijo Pascual Barbosa.

Saliendo de la ciudad de Santiago del Estero había en 1772 “un despoblado de veinte leguas” hasta llegar al Río Hondo, en el sitio de *Mancopa*. Aquí fue nombrado maestro Ramón de Robles, con título de “hostes” (posadero) el 13 de marzo de 1773. Le sucedió José de la Rosa Galletto en enero de 1777. Desde aquí se seguía catorce leguas a *Val-*

derrama (en Tucumán y siete leguas más se llegaba a la ciudad de San Miguel de Tucumán. Este camino quedó en desuso y se buscó otro más directo.

Establecióse en el trayecto una posta en *Chauchilla*, cuyo maestro fue Asenzio Palavecino en abril de 1774. Luego se estableció otra posta en *San Antonio*, a seis leguas de Santiago. El 17 de mayo de 1788 creóse una nueva posta junto a la *Capilla de los Ximénez*, a nueve leguas de la Capital, nombrando maestro a Mariano Llanos. Desde agosto 1802 le sucedió Francisco Llanos y desde marzo 1812 sirvió Vicente Llanos por dimisión de su padre. Por orden del Gobernador fue reemplazado por Pedro Pablo Soria, el 5 de agosto de 1812. Aquí se pasaba el Río “de media legua de ancho en tiempos de aguas” con balsas de cuero.

A las cinco leguas fue establecida la posta de *Los Miranda*, a cargo de Manuel Medina, en abril de 1794, para acortar la distancia, hasta la posta de *Vinara*. Ésta fue establecida en 1772, siendo su primer maestro Pedro Ximénez, a quien sucedió su hijo José Domingo Ximénez en julio de 1782. Comisionóse en 1788 al Rvdo. Pre. Fray Pedro José de Artazar, del Tucumán, para que “por el camino informase de la persona idónea de toda confianza” que pudiese continuar con esta posta. En enero de 1789 fue cedida a Fermín Ximénez con la condición “de mantener a su madre y de dar la mitad del tráfico de la parte de Santiago a su sobrino, para que mantenga a su madre, viuda de José Domingo Ximénez”. Habiendo hecho dimisión, le siguió su hijo Ramón Ximénez en abril de 1805, y en enero de 1811 continuó Marcos Ximénez, su hermano.

CARRERAS DE POSTAS EN LA PROVINCIA DE TUCUMAN

El camino por Vinara era el más frecuentado. A las seis leguas se propuso establecer una posta en el sitio llamado *Las Palmas*, en abril de 1785, nombrando maestro a José Britos y Olmos. Parece que “no tuvo efecto” y recién por iniciativa del Visitador Cnel. José Reseguín se logró establecer esta posta en agosto de 1786, en tierras de D. Juan Silvestre Deheza y Elguero, donde pensaba fundar una Capilla de San José. Maestro de posta fue su hijo Ramón Deheza y Elguera, con título de 14 de octubre 1789. Habiendo fallecido en 1809, continuó Eugenio Cajal.

La antigua posta de Mancopa fue trasladada a *Talacocha*, seis leguas de Las Palmas y ocho leguas de San Miguel de Tucumán. Su primer maestro fue José de la Rosa, siguiéndole Francisco Solano Juárez en abril de 1785 por el término de cuatro años. Le sucedió su hijo Ignacio Juárez en octubre de 1794, “en compañía de su madre” Da. Juana Soria. Desde noviembre de 1804 continuó Juan Asenzio Juárez en calidad de ayudante de su madre, por fallecimiento de su hermano.

A las siete leguas se llega al Río Tucumán, pasándolo en balsas de cuero. En *San Miguel de Tucumán* había dos maestros de postas: uno para la ruta a Buenos Aires y otro para la ruta a Potosí.

Para la ruta primera se nombró el 6 de diciembre de 1780 a Pedro Pablo Montenegro. En 1796 le siguió Francisco Borja Elguero, que fue separado el año 1815, y siguió José Peña, que atendía también la carrera a Catamarca. El 2 de marzo de 1804 se establecieron nuevas tarifas para las postas, pagando “un real en lugar de medio real por legua, y la Renta siempre a quartillo de real”.

Para la ruta al norte se nombró a Francisco Norri en 1786, sin título, quien falleció en enero de 1795. Sucedióle Francisco Xavier de Silva, que renunció en junio de 1815, y continuó Luis Silva. “Solo da caballos de la parte del Perú”.

Saliendo de San Miguel de Tucumán hacia el norte, a las ocho leguas se llega al pueblo de *Tapias*, en que sirve la posta desde 1772 Juan Silvestre Deheza y Elguero. En ausencia de su padre, sirvió la posta su hijo José Silvestre Elguero en 1795. Desde noviembre 1808 continuaba su madre Da. Catalina Palma, teniendo como ayudante a su sobrino Andrés Elguero. Habiendo despedido a su sobrino, fue su ayudante Juan Asenzio Ponce. Quejóse en 1813 de que “se intentaba alterar la costumbre tratando de poner una posta en Ticucho”, y recordaba que tenía tres leguas de buen camino y cinco leguas de “laderas y precipicios”. Habiendo fallecido en abril de 1818, le sucedió Andrés Deheza y Elguero, continuando a su muerte su viuda Da. Cruz Mena, en julio de 1819, siendo ayudante Ramón Montenegro.

A siete leguas de Tapias establecióse una posta en *Vipos*, conocida en la época por el apellido de su maestro Miguel de *Aldurralde*. Estuvo a su cargo desde septiembre de 1784 hasta noviembre de 1801, en que se hizo cargo Pedro González. Luego continuó Miguel Antonio de Aldurralde y a su muerte siguió su viuda Da. Isabel Avila, teniendo como ayudante a su hijo Mariano Aldurralde, en 1804. En marzo de 1813, a su pedido, se hizo cargo de la posta Feliciano Rodríguez.

Para acortar la distancia entre Vipos y Pozo del Pescado se estableció en noviembre de 1813, a las seis leguas, una posta en *Los Hornillos*, a cargo de Joé Manuel López.

En el lugar denominado *Pozo del Pescado*, el Visitador Alonso Carrio de la Vandera había establecido una posta en 1772, cerca de San Joaquín de las Trancas, catorce leguas de Tapias. La sirvió José Manuel de Arias, nueve leguas hasta la posta del Arenal, en jurisdicción de Salta.

CARRERA DE POSTAS EN LA PROVINCIA DE SALTA

Por convenio celebrado con el vecino de Salta Dn. Francisco Gavino de Arias, establecióse, el 14 de septiembre de 1784, una posta en el *Arenal*. Su mayordomo se encargó de dar los caballos. El título de maestro de posta fue extendido a nombre de su hijo Juan Francisco de Arias. Habiendo renunciado, fue nombrado José Bustillo en abril de 1794, y habiendo fallecido en septiembre de 1803, continuó Domingo Puche.

A seis leguas del Arenal establecióse una posta en la Estancia del *Rosario* (hoy Rosario de la Frontera), a propuesta del Visitador Dn. Antonio Ramón de Zulaica, el 7 de marzo de 1795. Su primer maestro fue Juan Francisco de Alvarado. Continuó su viuda Da. María Pastora Toledo Pimentel, asignándosele como ayudante a Lorenzo Martínez de Molli- nado, con título de 25 de abril de 1806. Desde enero de 1811 se le concedió la posta "en propiedad, en atención a la generosidad con que, sin interés, dió caballos a las tropas".

En agosto de 1789, a cuatro leguas, se estableció una posta en *Las Cañas*, a propuesta del vecino de Salta Dn. Francisco Gavino de Arias, y se nombró maestro a Vicente Toledo. Distaba seis leguas de la Estancia de *Concha*, posta vecinas a San José de Metán. Esta posta había sido creada en 1772 por Dn. Alonso Carrio de la Vandera y fue su maestro Juan Vázquez Maurin. En junio de 1791 le sucedió Juan Manuel Sierra y el 28 de abril de 1810 nombróse a Francisco Antonio Reynoso, por desistimiento de la viuda de Sierra, Da. María Isabel Gallo.

Con anterioridad al año 1770 los correos despachados por los Tenientes del Correo Mayor de las Indias, que transitaban entre Potosí y Buenos Aires, tuvieron una "parada" en la Estancia de *Yatasto*. Al establecerse las "postas" por el Visitador Dn. Alonso Carrio de la Vandera, no se tuvo en cuenta este lugar, ubicado entre Las Cañas y San José de Metán, y la Real Renta de Correos nunca estableció en este lugar una posta.

Hasta el Río del Pasage había quince leguas. En el trayecto fue establecida una posta en el *Rodeo del Tala o Algarrobos*, a indicación del Visitador Cnel. José de Reseguín, en 1785. Esta posta era conocida por el nombre de su maestro, José de *Aldunate*. A su muerte siguieron su viuda y su hijo José Julián de Aldunate, según informe del Visitador Antonio Ramón de Zulaica, en 1795. Se le expidió título en junio de 1799. Por dimisión de su madre Da. María Isabel de Arze, nombróse en diciembre de 1801 a Juan de Dios Aldunate. Al fallecimiento de éste entró su viuda Da. Isabel Chavez, quien tuvo por ayudante a Gaspar Burgos en marzo de 1805, que continuó por más de diez años.

A cinco leguas de Rodeo del Tala se llegaba al *Paso del Río del Pasage*. En su costa sur fue establecida en 1772 una posta por el Visitador Dn. Alonso Carrio de la Vandera, a cargo de Domingo Muñoz. "Se obligaba a poner tambos, chimbadores y todo auxilio a uno y otro lado de las orillas de dicho río, para la seguridad del paso de él a los Correos, por dos pesos más el gasto de los caballos, y por cuatro pesos a los pasajeros que vayan con parte y lizencia". En abril de 1794 sirvió interinamente esta posta José Burgos, quien "debe cobrar a los Correos por el paso del Río del Pasage solo cuando no está vadeable, a dos pesos con tres o cuatro caballos, y a los particulares el doble". Existen pintorescas descripciones sobre el cruce de este río en tiempos de crecida, que se efectuaba en "pelota de cuero" con mujeres indias nadadoras. Los hombres cruzaban en "balsa de toneles" a los carruajes.

Del otro lado del Río del Pasage atendía a los viajeros Manuel Torino, maestro de la posta de *La Sienaga*, distante ocho leguas. Para acortar este camino se instaló otra posta en *San Antonio*, a una legua del río, a cargo de Juan de Velazco en 1784, quien la atendió diez años. Sucediéndole Nicolás Graneros, y en 1799 Joaquín Moreno. En *La Sienaga* quedó Da. Angela Sánchez en abril de 1806, con contrato por cinco años, cobrando "a un real por legua a los escoteritos y lo mismo por los carruajes".

Establecióse en *Troja* una nueva posta a cargo de Ignacio Osme y en la *Puerta de Astorga* otra posta, a doce leguas del Río del Pasage, a cargo de Gaspar Chaves, "por haberse suprimido y abandonado la Siénaga, por su total esterilidad y falta de agua", en febrero de 1805.

A cinco leguas de la Puerta de Astorga y diez y seis del Río del Pasage se encontraba el *Fuerte de Cobos*. Aquí se estableció una posta en 1772 por el visitador Dn. Alonso Carrio de la Vándera, a cargo de Herenegildo Martínez, quien falleció en 1789 y siguió su viuda Da. María Agueda López y Zeballos, con título de 6 de agosto de 1800. Aquí se dividían los caminos, para Salta se seguía hacia el oeste por las montañas y para Jujuy se continuaba al norte, por terrenos llanos, preferido por las carretas.

La ciudad de *Salta* se hallaba a nueve leguas del Fuerte de Cobos. Había aquí maestros de postas que atendían a los viajeros salientes de la ciudad. Ocuparon este cargo en 1778 Juan Antonio Moldes, fallecido al año, y Domingo Gigena, que renunció en 1791. Ocupó su lugar José Ignacio Fernández hasta 1811. Entonces fue nombrado Gaspar Burgos "en mérito a sus servicios en la posta de Algarrobos, desde marzo de 1805". Al renunciar en 1813, entró a servir la posta Agustín Morales, y desde octubre de 1815 le siguió José Manuel Torino, "que sirve también la ruta de Algarrobos a Troja, con sueldo de siete pesos y cuatro reales de ayuda de costas".

Habiendo quedado el cargo "vacante por guerra", nombróse maestro de posta de la ciudad de Salta a Juan Manuel Bueno, el 15 de septiembre de 1819, "con sueldo mensual de cinco pesos", pudiendo mantener de su cuenta hasta tres postillones.

CARRERAS DE POSTAS EN LA PROVINCIA DE JUJUY

Saliendo de Salta para Jujuy podía seguirse por el llano, desde el *Fuerte de Cobos*, "pagando a real por legua en carruaje o montado". A diez leguas establecióse en noviembre de 1790 una posta en la estancia de *Monterrico*, a cargo de Gaspar Martínez de Iriarte. A su fallecimiento le siguió Pablo Barrientos en noviembre de 1791. Luego se mudó la posta al lugar denominado *Carril*, a doce leguas de Cobos y ocho de la ciudad de Jujuy, siendo su maestro Fernando Molina en septiembre de 1796.

De Salta por el camino de la sierra, al norte, se seguía el Río Vaqueros hasta la *Caldera*, última posta de Salta, donde en noviembre de 1775 fue nombrado maestro Pedro de Medina, a quien en enero de 1779 siguió su

hijo Ventura de Medina. A catorce leguas de Salta estaba la posta de *Tres Cruces*, en 1778.

Por orden del Visitador Dn. Alonso Carrio de la Vandra se había establecido en 1772 una posta en la estancia *La Cabaña* de Dn. Juan Boyzar, hacendado francés, que se mantuvo muchos años. En 1811 fue maestro de ella Juan José de Herrera. En 1786 el Administrador de Correos de Jujuy quejóse de "los excesos de Dn. Juan Boyzar", por lo que puso otra posta a cinco y media leguas de La Caldera, denominada *Buena Voluntad*, a cargo de Manuel Matheo de Burgos, desde el mes de agosto de 1786 y con título de 17 de enero del año siguiente. Media legua antes de esta posta se llegaba al *Río Blanco*, donde en abril de 1808 fue establecida otra posta, a cargo de Ramón Boedo, "por dimisión de Burgos". Es posible que se trate de la misma posta.

En la ciudad de San Salvador de *Jujuy* había maestros de postas para la carrera al Alto Perú. Ocupó el cargo desde octubre de 1777 Juan de Salazar, a quien siguió en julio de 1790, José Joaquín Bastera. En 1783 ocupó este cargo interinamente Andrés Ramírez y desde septiembre de 1788 Thomas de Soto, para "correr con sus caballos seis y media leguas hasta la Buena Voluntad, y nueve leguas hasta el Volcán". Quedó imposibilitado por un accidente en 1810 y desde febrero de 1811 le sucedió Francisco Solano Salazar, designado por el Diputado Dn. Juan Ignacio Gorríti y órden de la Junta de Gobierno del 30 de enero de 1811, por haber "dado caballos a los Comisionados y tropas de la Patria".

Cuatro leguas al norte de Jujuy se estableció una posta junto al *Río de Yala*, en junio de 1805, a cargo de Martín Goyechea, "para acortar la distancia hasta el Volcán y por la fragosidad del terreno". Sucedióle su hermana, Da. Teresa de Goyechea, en enero de 1808.

En los *Chorrillos* se creó una posta en octubre de 1773, a cargo de Crispín Zambrano, a quien sucedió su hijo José Zambrano, en marzo de 1775, debiendo correr nueve leguas a Jujuy. Para compensar las distancias se mudó esta posta al sitio de *León*, distante solo cinco leguas de la capital. En el *Volcán* mismo, habíase nombrado maestro a Bernardino de la Corte, en 1774, quien sirvió veintinueve años, renovándosele su título en junio de 1805. En agosto de 1818 reclamó el pago de sus servicios, autorizando el Gobernador Dn. Martín Miguel de Güemes "la tasación y venta de una tierra en Oclayo".

Al pasar la posta del Volcán al sitio denominado de León, se creó otra posta en *Guajara*, el 14 de diciembre de 1774, nombrando maestro a Manuel Sánchez de Bustamante, distaba cinco leguas de León. Subiendo el valle se colocó otra posta en *Los Hornillos*, por disposición del Visitador Dn. Alonso Carrio de la Vandra, en 1772, siendo su maestro José Gregorio Alvarez y Prado, con título de 26 de septiembre de 1789, debiendo correr seis leguas hasta el Volcán. Sucedióle su hijo, Pascual Alvarez y Prado en junio de 1805, y luego su hermano, Luciano Alvarez, en abril de 1806.

A seis leguas de Hornillos se llegaba a la posta de *Guacalera*, establecida en 1772, a cargo de Ramón Giménez, a quien siguió su hijo Pedro Giménez, en octubre de 1788 “por la avanzada edad de su padre”. Habiendo enfermado de “perlesia al pecho”, se hizo cargo de la posta su hermano José Giménez en agosto de 1805.

Pasando por Maimara y Tilcara se llegaba al pueblo de *Humahuaca* donde se puso posta el año 1772. Habiendo fallecido el primer maestro, continuó su viuda Da. María Blanca de Guridi, desde febrero de 1783. Al hacer dimisión del cargo en agosto de 1787, siguió Manuel Rivas. Desde enero de 1802 fue maestro Pedro Borges ‘por orden del Sr. Virrey’, y “fue removido en 1810 por abandono” y reemplazado por Juan Francisco Pastor.

Desde Humahuaca había ocho leguas a *La Cueva* y doce leguas a *Cangrejos Grandes*. Aquí se nombró maestro a Francisco Velarde, en 1772, “que sirvió diez y siete años por encargo del Marqués del Valle de Tojo” (dueño de la Hacienda de Yaví). En noviembre de 1787 se nombró a Juan de Dios Aparicio maestro de posta en *Cangrejillos*, a seis leguas de *Los Colorados* y a nueve de La Quiaca. En este lugar se creó, en 1772 por el Visitador Dn. Alonso Carrio de la Vandera, una posta a cargo de Pablo Burgos. Por su avanzada edad continuó su hijo Nicolás Burgos, y fallecido éste fue nombrado Juan Burgos, su sobrino, “en mérito a sus antecesores”, desde junio de 1790.

Al llegar el Visitador Dn. Antonio Ramón de Zulaica, en 1795, renunció Burgos el cargo de maestro de posta en La Quiaca, y se ofreció el cargo a Juan Manuel Casanova y a Pedro Maydana, que renunciaron. En 1796 se hizo cargo Cosme Damián Fernández de Burgos, que “pidió ayuda de costos y postillones”, continuando en 1805. Aquí se pagaban dos reales por legua en 1812.

II PARTE

CARRERAS DE POSTAS ENTRE MENDOZA Y TUCUMAN

Antecedentes coloniales

Las Administraciones de Correos de las ciudades de San Juan, La Rioja y Catamarca fueron establecidas el año 1776 y comenzaron su actuación al año siguiente. Dada la escasa población de su territorio, la esterilidad de sus terrenos por la falta de agua durante gran parte del año, sus grandes desiertos y la fragosidad de sus caminos de montaña, no fue posible establecer el sistema de “postas” existente en las demás provincias. Fue necesario adaptarse a las condiciones geográficas y a las costumbres de la época.

Desde *San Juan* informó el Administrador de Correos Dn. Francisco Xavier Vázquez del Carril en 1777, que había logrado nombrar cuatro maestros de postas en la ciudad, para el despacho “de los doce correos

de número" (ocho para Mendoza y cuatro para La Rioja) que debían conducir la correspondencia en "caballos propios", turnándose en los viajes.

Los cuatro maestros de postas fueron: Rafael Sarmiento, Pedro José Sarmiento, Antonio Mallea, y José Ignacio Salas (a quién siguió Julio Suárez), todos con título de 28 de septiembre de 1778.

Los doce correos de número fueron: Pío Guevara, Fernando Maurin, José Delgado, Vicente Bustos Cortés, Francisco Borja Burgos, Ventura Cardoso, Bernardo Ríos, Xavier Ríos, Tomás Andino, Pedro Andino, Juan Miguel Andino, Juan Antonio Quiroga, a quien siguió más tarde Valerio Quiroga. La mayoría sirvieron cerca de veinte años, "a tres pesos por viaje".

En la carrera a Mendoza hacia 1800 quedaron reducidos los correos de número a dos, luego en marzo de 1809 quedó uno, Javier Lima, "en lugar de los milicianos que la servían y se redujo a uno solo", pagándose en adelante "seis pesos por viaje", debiendo salir de San Juan cada mes el día doce. El 22 de junio de 1811 fue nombrado Domingo Sarmiento y el 13 de marzo de 1813 designóse Benedicto Sarmiento por correo de número, con una asignación de seis pesos por viaje y con obligación de realizar doce viajes al año hasta Mendoza.

Desde *La Rioja* informó el Administrador de Correos Dn. Nicolás del Moral, que según su conocimiento: "desde la Rioja a Tucumán, pasando por Catamarca hay ciento una leguas, pudiendo establecerse trece paradas, que servirán sin sueldo y por solo el privilegio de la Renta. De La Rioja a San Juan hay ochenta y nueve leguas con seis paradas, y de San Juan a Mendoza hay cuarenta y cinco leguas con tres paradas".

Propuso el nombramiento de seis maestros de postas para atender la carrera a Catamarca, y seis correos de número o conductores de correspondencia con caballos propios.

Los primeros maestros de postas fueron: Baltasar Villafañe, Pedro de Torres, Nicolás Vargas, Vicente Moreno, Pedro Miguel del Moral y Andrade y José Mariano del Moral. Los seis primeros correos de número fueron: Gregorio Villafañe, Pedro Crespín, Domingo Bazán, Manuel Alvarez, Félix Sánchez y Juan José de Oro. Todos fueron nombrados el 28 de septiembre de 1778.

Conocemos únicamente dos "postas", ubicadas a mitad del camino: una en *Valle Fertil*, entre Rioja y San Juan, a cargo de los hermanos Antonio y Aurelio Quiroga, con título de 28 de agosto de 1779; y la otra en *Capayan*, entre Rioja y Catamarca, a cargo de Nicolás de Villafañe, con título de 24 de julio de 1780.

En aquella época la principal labor de los correos de número en esta provincia, fue la de conducir a Tucumán las "encomiendas y cargas de mineral de oro y plata, extraídas de las minas del Cerro Famatina". Transportados en zurroneos de cuero eran conducidos por la carrera de postas desde el Tucumán a la Real Ceca de Potosí, para su fundición y amonediación, y su retorno a las arcas del Estado. Al producirse la gesta eman-

cipadora quedaron interrumpidos estos servicios desde el año 1811, y al año siguiente se suprimieron los numerosos correos de número por innecesarios, reduciéndolos a los indispensables para la circulación de la correspondencia pública y del gobierno.

Un hecho interesante vinculado al “fuero de Correos”, se produjo en 1790, y nos revela algunos antecedentes sobre la organización de estos correos. El 20 de enero fueron elejidos “alcaldes del Cabildo de La Rioja” dos dependientes de la renta de Correos: el oficial mayor interventor para Alcalde de 2º Voto y un maestro de posta para Alcalde de la Santa Hermandad. Hecha la denuncia ante la Administración Principal de Correos de Buenos Aires, comunicóse al Cabildo de La Rioja la orden del Virrey Dn. Nicolás de Arredondo, del 27 de julio de 1790, “exhonerándolos de esos encargos” según lo establece la Ordenanza de Correos, en cuanto se refiere a los fueros de los dependientes de la Renta, por él que quedaban liberados de desempeñar cargos concejiles.

A fines del año 1794 volvió a presentarse el mismo caso, en que el Cabildo de la Rioja volvió a insistir ante el Gobernador de Córdoba, Marqués de Sobremonte. Pedía aquel cuerpo que “se aminorase el número de los excepcionados de cargos y empleos concejiles, por el servicio que hacen a varias rentas”. En un extenso informe del Administrador Principal de Correos de Buenos Aires, Dn. Félix de la Rosa, con fecha 12 de enero de 1795 y dirigida al Exmo. Sr. Virrey, hace referencia al establecimiento de los correos en aquellas ciudades, y recuerda que:

“Hallándose el Admor. Dn. Manuel de Basavilbaso con orden de no entablar correos donde la correspondencia no diese para costearlos, arbitró un celo un medio que alcanzase los principales objetivos, sin gravamen a la Renta y aún con alguna utilidad”.

“Las ciudades de *Catamarca* y *La Rioja*, antiguas en la formación como las que más del Reyno debían, por su situación transversal, quedarse sin circulación, puesto que estaban fuera de la carrera, y, como su vecindario era corto, como lo es igualmente su comercio, le pareció de suma necesidad que participasen de los beneficios de este establecimiento.”

“A principios de 1778 propuso a sus vecindarios, hablando con los sujetos principales, *que se podría establecer un correo mensual*, si se comprometiesen a servir sin estipendio alguno, del mismo modo que se servía la Carrera del Paraguay, teniendo por retribución de su fatiga y responsabilidad, el goce del privilegio de la Renta.”

“Habiendo sido reconocido de los Cabildos, que por entonces conocieron el beneficio que les resultaba, fueron entablados los Correos Mensuales, debiendo girar desde *La Rioja a Catamarca*, cincuenta leguas, y desde *Catamarca al Tucumán*, cincuenta y una leguas.”

“Redució el Admdor. Basavilbaso el número de empleados y demás personal a menos de la mitad”, de lo que las Ordenanzas de Correos autorizan y establecen, “a fin de simplificar y garantizar este establecimiento”. Los correos de número nombrados, residían en la misma ciudad, “con

obligación de dar caballos para los viajes, por no haber competentes poblaciones en el tránsito."

Recordaba asimismo, que el "fuero de Correos se goza por el *servicio personal efectivo*", *que no puede delegarse en sus criados*. Esto se comunicó a los correos de número y a los maestros de postas, por intermedio del Administrador de Correos Dn. Nicolás del Moral y el Subdelegado de Correos Dn. Inocencio Gordillo, por nota del 20 de noviembre de 1789.

Consideraba, por fin, que no es posible admitir, que los Cabildos interfirieran la jurisdicción de la Renta de Correos, "ni se inmiscúen en sus fueros".

A esto hay que agregar aún, que por decreto de tres de agosto de 1794, el Superintendente General de Correos, Excmo. Sr. Duque de la Alcudia, "se ha servido dispensar a los Maestros de Postas y Correos *que sirvan bien quince años, la Gracia de que se les mantenga en el goce del fuero de la Renta*, con la circunstancia de no extenderse más que a sus personas", para que "por este medio se conserve ese establecimiento, *en el que están sirviendo sin estipendio alguno y por sólo los privilegios*".

Cumplidos los quince años de servicios los maestros de postas podían jubilarse" con el goce de los privilegios y fueros, extendiéndoseles "título de retiro" con aprobación del Virrey y toma de razón en la contaduría de la renta. En cuanto a los correos de número rentados, recibían "la mitad del sueldo" por jubilación.

En *Catamarca* fue comisionado el Administrador de Correos Dn. Juan Ricardo de Sosa, "para el establecimiento de un correo mensual entre la Rioja y Tucumán", por nota del 25 de noviembre de 1777.

A sus gestiones se debe la organización del servicio postal, designando el 24 de julio de 1780: doce maestros de postas y correos conductores de correspondencia para la carrera del Tucumán, y otros doce para la carrera de La Rioja. Debían hacer dos viajes al mes con caballos propios, turnándose, "por no haber paradas en estas rutas".

Los primeros maestros de postas y correos en la *carrera al Tucumán* fueron: Juan Antonio de Sosa, Joaquín Iturbe, Manuel Salado, Manuel Suárez, José Vicente Cano, Juan Andrés Salado, Alonso Tula, Ignacio Palacios, Antonio Barrios, Francisco Maldonado, Antonio Pedrazza y Diego Palacios.

Los primeros maestros y correos en la *carrera a La Rioja* fueron: Enrique Tula, Alonso Espeche, Bernardo Villegas, Francisco Molina, Miguel Soria y Pedro Márquez. Otros les sucedieron.

El 29 de mayo de 1812 fueron "reducidos a dos" los correos establecidos en la carrera de Tucumán a Mendoza, debiendo hacer "un viaje mensual". En la carrera de Catamarca a Tucumán fue nombrado Manuel de Agüero con "seis pesos por viaje", y en la carrera de Catamarca a La Rioja, se nombró a Julián de la Rosa Robin, con "cuatro pesos de sueldo por viaje". Ambos tenían facultad para nombrar "un postillón para que cuide sus caballadas en las paradas que establezcan".

CARRERA DE POSTAS ENTRE SAN JUAN Y SAN LUIS (1813)

El establecimiento de esta carrera de postas comenzó a gestionarse en 1810, a raíz de una queja del Cabildo de San Juan ante la Junta Provisional de Gobierno, sobre los perjuicios que le origina el recibo de sus correspondencias vía Mendoza, pidiendo por ello que les 'sean enviadas en derechura'.

La Junta Provisional comunicó el pedido con fecha 30 de julio de 1810 a los administradores de correos de San Luis y San Juan; "para que en lo sucesivo le dé la ruta que contemple más segura, a precaverse de los extravíos que ha notado aquel pueblo". De esta orden se envió copia testimoniada el 23 de agosto, al Administrador General de Correos de Buenos Aires, para su intervención.

Mientras tanto, el Administrador de Correos de San Juan, Dn. Domingo Guerrero se presentó el 17 de enero de 1811 ante el Cabildo de San Juan con un "Plan de la nueva carrera de postas que se intenta establecer de esta ciudad a la de San Luis", demostrando que su costo sería tres veces mayor, que el existente y en uso hasta la ciudad de Mendoza. El 12 de febrero informó de ello al Adm. Gral. de Correos de Buenos Aires, respondiéndole Dn. Melchor de Albin el 16 de marzo, que debía ejecutar lo dispuesto por la Junta.

El 24 de marzo Dn. Melchor de Albin se dirigió también al Cabildo de San Juan sobre establecimiento "de dos correos al mes, en derechura a San Luis, quedando subsistente uno a Mendoza, a fin de que ambas rutas estuviesen bien servidas". Acompañaba una detallada "Tarifa de portes" calculada para uso de la administración de correos de San Juan. Consideraba asimismo, que el aumento anual de costo de los correos sería solamente de ciento ochenta pesos, en que se grabaría el comercio y vecindario.

Respondió el Administrador Dn. Domingo Guerrero, el 24 de abril, dando cuenta de su viaje por el camino propuesto, a fin de establecer las postas, expresando que "la mayoría de los pobladores son unos indios, sin conocimiento y hechos a las mayores miserias, por ser lugares estériles". Acompaña un "Derrotero de Postas" con los nombres de las personas propuestas, hasta los límites con San Luis, comprendiendo las paradas siguientes: "Desde San Juan al Paso de Pillico hay diez leguas; al Algarrobo, 10 leguas; a la Cruz de Jume, 20; a la Punta del Médano, 4; hasta las Quijadas, 10; a la Lagunilla, 6 y a los Gigantes, 7 leguas, límite de la provincia con San Luis. En total 67 leguas. La mayoría no se conformaría con la tarifa usual de un quartillo para los correos de la Renta y medio real por legua para los particulares, y que "todos piden doble tarifa".

Dn. Melchor de Albin no estuvo conforme con este aumento, que echaba por tierra todos sus cálculos y providencias. Faltaban aun establecer postas entre los Gigantes y San Luis, dentro de esta jurisdicción.

El 3 de junio de 1811 le informó el Administrador de Correos de San Luis, Dn. Rafael de la Peña, quien proponía el establecimiento de tres

postas hasta el límite con San Juan, que podrían situarse en Pozos de Salzedo o Aguadita, en Los Gigantes y en Masacruz. Más de un año tardó la gestión para lograr contratar a los maestros, quedando establecidas en octubre de 1812.

El "Itinerario de postas de San Luis a San Juan" comprendía lo siguiente: en *San Luis* se nombró maestro de posta para esta carrera a Bernardo de Sosa, que debía correr veinte leguas hasta los Pozos de Salzedo, o *Aguadita*, cobrando a medio real por legua a los correos y a un real al público. En esta posta fue maestro Tomás Cortínez, contratado por cuatro años, debiendo correr cuatro leguas hasta los *Gigantes*. Habiendo fallecido continuó su viuda, Da. Gerónima Olgín, siendo su ayudante José Heredia y su postillón Pedro Rodríguez, en 1815.

En la posta de los *Gigantes* fue maestro José Domingo Calderón, con contrato por tres años, debiendo correr ocho leguas hasta *Masacruz*, cuyo maestro era Juan Luis Acevedo, por sólo un año. A cuatro leguas se llegaba a la posta de *Quijadas*, en jurisdicción de San Juan, a cargo de Da. Simona Alcañiz, viuda, contratada por dos años, que debía correr hasta la *Punta del Médano*, ocho leguas. Maestro de posta era aquí Da. Josefa Núñez, viuda, con contrato por dos años. Cuatro leguas más adelante estaba la posta de *Cruz de Jume*, a cargo del indio Clemente Guayama, por el término de un año, que debía correr catorce leguas hasta el *Camarico*, a cargo de Juan Eduardo Flores, con contrato por dos años. Hasta los *Algarrobos* había seis leguas y se halla esta posta a cargo de José María Torres, hombre pudiente y vecino de San Juan, que "fue dejado cesante por cierta revolución que hubo en San Juan" y el Gobierno ordenó el 14 de febrero de 1814 "que no debe dársele empleo público". A las diez leguas estaba el puesto o *Paso de Pillico*, a cargo de Da. Rita Morales, a orillas del Río San Juan y a diez leguas de la capital, cuyo contrato corría por dos años.

Los primeros maestros de postas fueron contratados todos el 8 de noviembre de 1812, y el correo comenzó a girar desde San Juan, el 4 de enero de 1813. Los títulos para los maestros y correos se extendieron el 13 de marzo del mismo año. La segunda expedición del mes debía salir los días 20. Por circular del 16 de diciembre de 1812 se estableció la tarifa del "porte de cartas para Mendoza, San Luis y Renca", en doce reales la carta sencilla, a dos pesos la doble, a tres la triple y a cuatro la onza de paquete, según orden del Gobierno.

En la ciudad de *San Juan* fue nombrado maestro de posta para esta carrera, Antonio Torres, el 13 de marzo de 1813, con contrato por dos años, debiendo correr hasta Paso de Pillico, diez leguas. En 1814 renunció y le siguió José Manuel Gutiérrez.

En *San Juan* fueron designados "dos correos de número" para esta carrera, que recibían "siete pesos de sueldo por viaje". Eran Xavier Lima y Domingo Sarmiento, y debían salir de San Juan los días 4 y 20 de cada mes. En 1818 les sucedieron Adriano Leyte y Manuel Aguilar, y en 1819

continuó en lugar del último, Lorenzo Céspedes. El contrato establecía un viaje mensual y una retribución de 'cien pesos al año'.

Los correos de número para esta carrera, residentes en *San Luis*, fueron Juan Palma y Agustín Palma, con contrato por cuatro años, del 17 de octubre de 1814.

CARRERAS DE POSTAS TRANSVERSAL ENTRE MENDOZA Y USPALLATA (1815)

Si bien no tenemos mayores antecedentes sobre esta carrera de carácter militar, daremos a continuación los datos que hemos hallado.

El año 1815, el Cnel. D. José de San Martín, Gobernador Intendente de Cuyo ordenó a Fermín Galigniana "entablar una posta en *Yaguara* para servicio del Estado y que llevase cuenta de los gastos para su abono, y que recibiría al fin de la temporada una gratificación de 80 a 100 pesos". Habiendo servido siete meses, desde noviembre de 1815 hasta mayo de 1816, le ordenó el Gobernador Intendente que volviese a establecer la posta en enero de 1817, "y que pusiese otra en la Estancia de los *Tamberillos*, para que girasen las comunicaciones del Ejército hasta *Yaguara* y de allí a *Uspallata*".

El 30 de agosto de 1816 designóse maestro de posta "del apostadero militar de la ciudad de *Mendoza*" a José Santos Plaza, y a Valentín Ortiz en la "Posta Militar de *Uspallata*".

En la "Parada de *Villavicencio*" fue nombrado maestro Valentín Ferreyra, el 30 de mayo de 1817 y en la "Parada de *Uspallata*" fue maestro Segundo Molina, cuyo postillón fue Simón Díaz.

CARRERA DE POSTAS ENTRE MENDOZA Y SAN JUAN (1815)

Por disposición verbal del Cnel. D. José de San Martín, Gobernador Intendente de Cuyo, al Administrador de Correos de Mendoza, Dn. Juan de la Cruz Vargas, a mediados de enero de 1815, sobre organización de un servicio de correos entre Mendoza y las provincias del Norte, pasando por San Juan, La Rioja y Catamarca, se iniciaron las gestiones para lograr el establecimiento de "postas" en esta ruta.

En nota del 23 de enero de 1815 dirigida al Administrador de Correos de San Juan, Dn. Vicente Sánchez del Carril, expuso el Administrador de Correos de Mendoza su plan, pidiendo apoyo para lograr el pronto establecimiento de los correos. Al día siguiente el propio Gobernador Intendente de Mendoza dirigió una orden a su Teniente Gobernador en San Juan, Dn. Manuel Corvalán, disponiendo que "se establezcan Casas de Postas en los parajes de *Jocoli* y *Guanacache*, y algún otro paraje apropiado".

El 4 de febrero el Gobernador comunicó la orden al Administrador de Correos, quien informó a su colega de Mendoza sobre las gestiones emprendidas. A fines de febrero respondió De la Cruz Vargas, que "para

no perderse un momento de tiempo en circunstancias tan imperiosas, he propuesto al decurión Domingo Torres, para que pase al entable de las postas, o por lo menos de puestos para que sirvan a la correspondencia del Estado, que por propios es demorosa y dispendiosísima a esta renta", encargándole "mucha armonía" para proceder de acuerdo.

De inmediato se puso en camino y el día 23 de febrero de 1815 pudo despacharse "por las postas" el primer correo desde San Juan a Mendoza.

Fue nombrado maestro de posta de la ciudad de San Juan para esta Carrera, Melchor Sarmiento, que debía correr hasta el *Pocito* de Tía Mariana, cuatro leguas. En esta posta fue nombrado por maestro Pedro Jofre, para correr quince leguas a la parada de *Guanacache*, a cargo de Hermenegildo Rivera. Once leguas se graduaron desde esta posta hasta el *Arbol Solo*, en que servía la posta Clemente Segura, quien tuvo a su cargo las postas siguientes de *Jocoli*, a diez leguas, y la de la ciudad de *Mendoza*, donde era asimismo maestro de posta para esta carrera.

La tarifa para la nueva carrera se estableció en "un cuartillo de real por legua y caballo para las expediciones que se despachasen de cuenta del Estado, y las de particulares a medio real por legua", según orden del 26 de febrero de 1815.

En la posta de la ciudad de *Mendoza*, para la carrera de San Juan fueron nombrados en agosto de 1815: como ayudante Antonio Anzorena, y como postillones Bernardo Ortiz, Pedro Montala, Pascual Escudero y Leandro Montaña. A fines de 1816 se le asignaron: como ayudante a Clemente, Morales, y como postillones a Pascual Villaruel y Celedonio Selan.

En la posta de *Jocoli* fueron nombrados en agosto de 1815, como ayudantes Miguel Palacios y Justo Soria, y como postillones José Antonio Chacón, Joaquín Lucero, Juan de la Cruz Palacios, y Bernardo Ríos. A fines de 1816 se asignaron como postillones a Nicolás Palacios y Juan Miguel Palacios.

En la posta de *Arbol Solo* se nombraron en agosto de 1815, como ayudante a José María Garay, y como postillones a Benito Puebla, Manuel Zambrano, Juan de la Rosa Carrizo, Francisco Sosa y Pedro Artazo.

CARRERA DE POSTAS ENTRE SAN JUAN Y LA RIOJA (1815)

El 13 de octubre de 1815 el Gobernador Intendente de Cuyo, Cnel. D. José de San Martín dirige una orden al Administrador de Correos de Mendoza, Dn. Juan de la Cruz Vargas, expresando que:

"sin la menor dilación y si es posible en el día, me presentará Vd. un plan, *estableciendo postas desde San Juan a La Rioja*, con todas las demás prevenciones anexas y consiguientes al proyecto, por ser de indispensable necesidad mantener una carrera pronta y derecha, que facilite la correspondencia con aquel punto y las provincias del Perú".

El plan pedido le fue presentado al día siguiente, con referencias a

la carrera de postas ya establecidas entre Mendoza y San Juan. Recordaba que anteriormente

"tenía que valerse la Renta de Correos de hombres sueltos a quienes se les pagaba a su antojo",

y no agregaba,

"al facilitamos la *posta* hasta La Rioja, todo lo tenemos hecho, porque desde este punto hay estafeta y correspondencia para Catamarca y Tucumán, y desde aquí para Salta, etc., y creo que los ciudadanos patriotas con sumo gusto llevarán la pequeñez del aumento de trabajo, en despachar dos correos mensuales, recíprocamente".

Propuso que

"V. S. comisione al Interventor de Correos de San Juan, Dn. José Ignacio Sánchez, para que pase hasta La Rioja, quien desempeñará cumplidamente, porque a su actividad reúne el talento despejado y buenos conocimientos en los negocios de la Renta. Le dará una instrucción, bajo de la que debe obrar, clara y concisa. A su vez reconocerá los lugares y parajes más oportunos para las paradas, con arreglo a las distancias y vecindades, aguadas y cabalgaduras, para lo cual podrá valerse del *Plano* que acompaño a V. S."

"En La Rioja entrevistará al Teniente Gobernador, quien con el *Plano* a la vista, podrá negociar las postas que se deban establecer en aquella comprensión". Estimaba que los vecinos de la carrera, "servirán con gusto por solo el fuero de Correos", y que aunque sea con pocos caballos se hagan los contratos, "para mantener por ahora siquiera la comunicación oficial".

El 15 de octubre de 1815, el señor De la Cruz Vargas se dirigió al Administrador General de Correos en Buenos Aires, dando cuenta de la orden recibida y de la misión encomendada, remitiéndole

"el *croquis del planito* precipitadamente tirado y por eso no ajustado a las reglas, pero levantado con buenas relaciones y noticias". "Creo que tomando el Comisionado el camino del centro, por más breve, más recto y más socorrido de población, no habrá obstáculo, sin la necesidad de gastarse un medio, ni menos tener que abrir caminos. Yo entiendo que por solo librarse muchos vecinos de aquellos campos de pensiones militares, repartos, etc., servirán con gusto y sin mayor interés. No hay más despoblado que esas veinticinco leguas muy cortas, desde la Punta del Monte hasta el Zanjón. Como en la Punta del Monte hay muchos alfalfares, por lo menos en esta posta habrán caballos gordos famosos, que en cinco o seis horas harán la travesía".

El Comisionado salió de San Juan el 20 de noviembre y estuvo de regreso el 5 de diciembre de 1815 en la ciudad de Mendoza, dando cuenta al Cnel. San Martín del resultado de su cometido. Fue felicitado por los importantes servicios prestados.

El Administrador de Correos de San Juan comunicó al público el 20 de diciembre de 1815:

"Quedan establecidos los *dos correos mensuales desde Mendoza por esta hasta La Rioja*, debiendo salir para Mendoza los días cinco y veinte de cada mes, y en que llega la valija de La Rioja; y saldrán para La Rioja los días trece y veinticinco, en que llega valija de Mendoza a San Juan".

Agregaba que

“con este concepto ya se hizo el primer ensayo, y caminó la correspondencia a La Rioja el trece de este mes, y se tornó ayer diez y nueve, y sale hoy para Mendoza”.

El 8 de febrero de 1816, el Administrador General de Correos en Buenos Aires, Dn. Melchor de Albin, comunicó al Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, el establecimiento de correos y postas entre Mendoza, San Juan y La Rioja, siendo aprobado el 7 de marzo de 1816. Expediéronse con esta fecha los títulos a todo el personal nombrado.

Fue maestro de postas en *San Juan*, para la carrera a La Rioja, Benedicto Sarmiento, que sirve desde el 5 de febrero, siéndole renovado su título el 26 de marzo de 1817. Renunció y le siguió Marcos Riveros, desde el 3 de marzo 1818, debiendo “hacer dos viajes por mes y extraordinarios, hasta la Punta del Monte, distante seis leguas”.

En la posta de *Punta del Monte* fue nombrado maestro Juan Vázquez del Carril, que debía hacer la travesía de veintiún leguas hasta el Zanjón. Renunció en abril de 1819 y se nombró en su lugar a Juan Crisóstomo Quiroga (antes en la posta de Juntas).

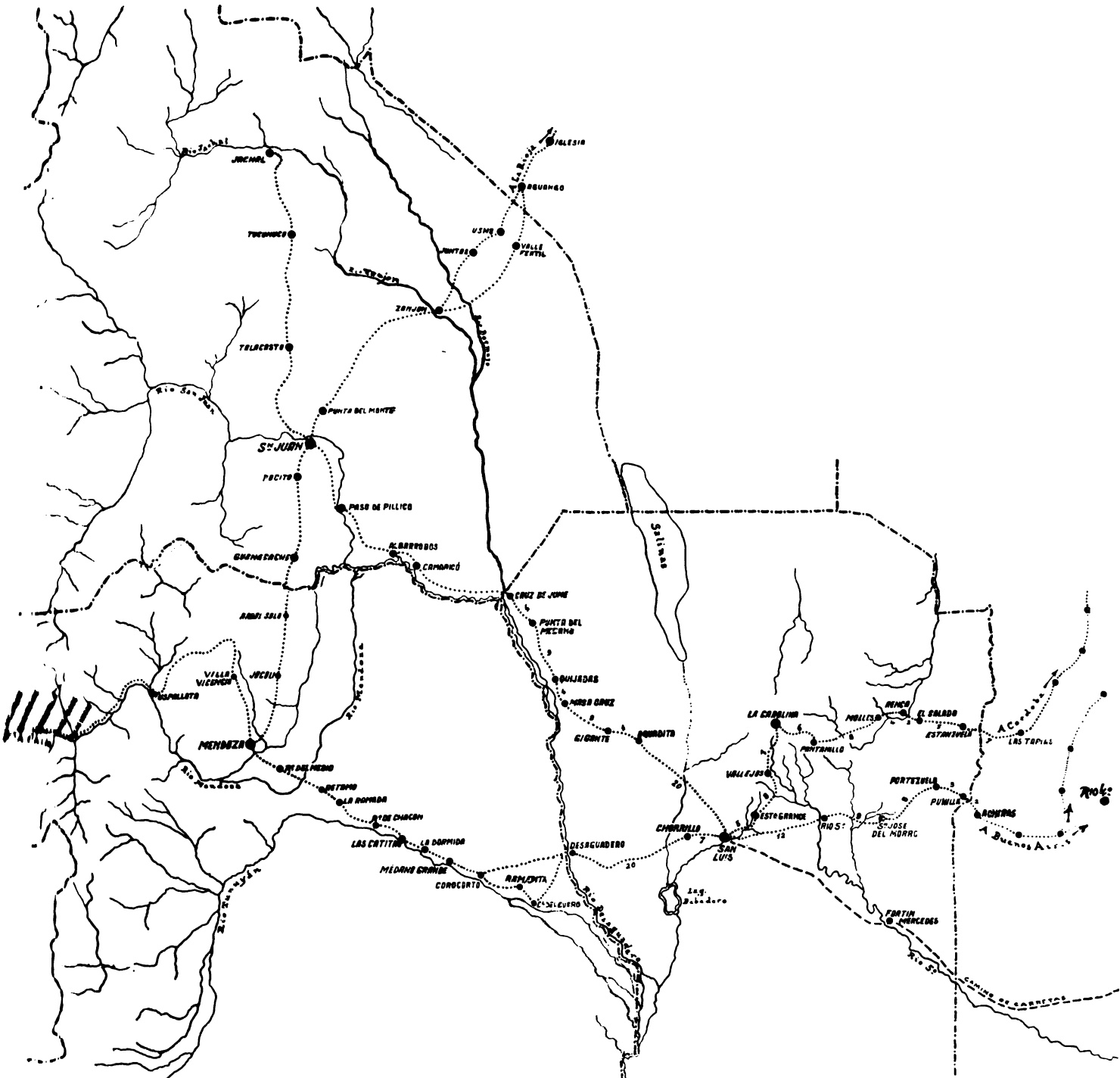
En la posta del *Zanjón* fue maestro Dionisio Camargo, que debía correr quince leguas hasta las *Juntas*, a cargo de Juan Crisóstomo Quiroga, el que corría hasta la posta de *Usnos*, seis leguas, también a su cargo. Desde aquí hasta *Aguango*, había seis leguas y su maestro fue Andrés Herrera, que iba ocho leguas hasta la posta de *Iglesia*, a cargo de José San Ramón. Seguía el camino hasta *Los Colorados*, seis leguas, cuyo maestro fue José Manuel Moral. Daba caballos para seis leguas hasta la posta de *Tuccun*, a cargo de José Manuel Bazán, el que debía seguir quince leguas hasta la ciudad de *La Rioja*. Maestro de posta en la ciudad, para esta carrera, fue Tomás Gordillo, con título de 26 de marzo de 1817.

Desde San Juan a la Punta del Monte se pagaban por el Estado y la renta de Correos a “un quartillo de real por legua y los particulares medio real”. Entre las postas de Punta del Monte, Zanjón y Juntas, se abonaba el doble, por ser travesía y montaña, y desde Usnos a La Rioja se pagaba nuevamente la primera tarifa.

Había pues dos expediciones de correos al mes:

“Sale de Mendoza el día 12 de cada mes, llega y sale el 13 de San Juan, entra el 15 en La Rioja; —Sale de Mendoza el 24, pasa por San Juan el 25, por La Rioja el 27 y llega a Catamarca el día 28; —Vuelve de Catamarca el 2, pasa por La Rioja el 4, entre en San Juan el 5 ó 6, llega a Mendoza el día 7 de cada mes”.

El 1 de marzo de 1817, el Administrador General de Correos de Buenos Aires comunicó al público, que “desde febrero de 1816 comenzó el giro de los correos desde Mendoza a La Rioja, dos veces al mes, en combinación con los correos de La Rioja a Catamarca y Tucumán”. Se estimaba la distancia de Mendoza a La Rioja, con “varios desiertos”, en 138 leguas. El costo de un correo, yente y viniente, era de veintiséis pesos con



Croquis de las Postas en las Provincias de Cuyo (1772-1820), por W. Bose.

tres reales, y para los extraordinarios del Gobierno la mitad, por un viaje de ida.

CARRERA DE POSTAS ENTRE LA RIOJA Y CATAMARCA (1815)

En octubre de 1815 establecióse el servicio de correos desde Mendoza hasta Tucumán, nombrándose maestro de posta en la ciudad de La Rioja a Tomás Gordillo, con contrato del 7 de marzo de 1816, el que debía correr quince leguas hasta Tucumán, en dirección a San Juan, y cinco leguas hasta *Amilcacho*, primera posta riojana en el camino a Catamarca.

Desde aquí se seguía a la posta de *La Punta*, y diez leguas más adelante se llegaba a la posta de *Chumbicha*, en Catamarca, a cargo de Pedro Antonio Barros, con título de 18 de mayo de 1818.

A siete leguas hallábase la posta de *Capayan*, a cargo de Juan de la Cruz Barros, y a nueve leguas de ésta se estableció una posta en *Coneta*, a cargo de Juan Antonio Villegas, que debe correr cinco leguas hasta *Catamarca*. En esta ciudad fue maestro de postas Julián de la Rosa Robin, que se hizo cargo de la atención de esta carrera en octubre de 1815, y se le dio título el 18 de mayo de 1818. Debía atender las dos expediciones al mes "con un solo caballo de posta". Este caballo era propiedad de la Renta, y le era provisto por ella; naturalmente tenía además caballos propios.

CARRERA DE POSTAS ENTRE CATAMARCA Y TUCUMAN (1815)

El 15 de septiembre de 1815 fue nombrado maestro de posta de la ciudad de Catamarca, para atender la nueva carrera de postas de Mendoza a Tucumán, Dn. Buenaventura Mercado, "con sueldo de seis pesos por viaje, debiendo partir el día 10 de cada mes". Podía tener un postillón para cuidar la caballada, y debía correr cinco leguas hasta la posta del *Portezuelo*, a cargo de José Antonio Barros, con título de 24 de mayo de 1817.

D aquí a las siete leguas se llegaba a la posta de *Yocan*, a cargo de Marcelino Vera, que debía correr cinco leguas hasta la posta de *Puclin*, cuyo maestro fue Ventura Rodríguez. A las ocho leguas se hallaba la posta de *Balastine* (o Baxastine), a cargo de José Albino Pinto. La posta siguiente, a siete leguas, era la de *Marapa*, a cargo de José Antonio Arroyo.

Desde Marapa, a cuatro leguas se llegaba al *Río Chico*, cuyo maestro de posta fue Juan Zelayarán, el cual debía correr seis leguas a la posta del *Conventillo*, a cargo de Juan Bautista Mamani. La posta siguiente, a cinco leguas estaba en *Monteros*, y se hallaba a cargo de José Manuel Pedraza, que debía correr hasta la posta de la *Reducción*, siete leguas, a cargo de Pedro García. Desde este punto había cinco leguas hasta la ciudad de San Miguel de *Tucumán*, en la que fue maestro de posta José Peña, para atender esta carrera.

CARRERA DE POSTAS TRANSVERSAL DE SAN JUAN A JACHAL (1816)

Por disposición del Teniente Gobernador de San Juan, Dn. José Ignacio de la Rosa, se comisionó el 12 de agosto de 1816 al Interventor de la Administración de Correos de San Juan, Dn. José Ignacio Sánchez, "por ausencia del Administrador", "para que entable y establezca una administración de correos en la Villa de San José de Jachal".

En su informe del 17 de noviembre de 1816 dio cuenta de haber contratado para los principales cargos a las siguientes personas: como administrador a Dn. Bartolomé Astargos, con el 25 % de comisión; para oficial meritorio a Dn. Juan Antonio Gómez, sin sueldo, y a "dos maestros de postas y conductores de correspondencia", sin sueldo, Marcos Rufino y Antonio Tello, cuyos títulos fueron expedidos el 11 de marzo de 1817. En el trayecto hasta San Juan se establecieron dos paradas en *Tucunuco* y en *Talacasto*.

El servicio se inauguró el 13 de noviembre de 1816 desde la Villa de Jachal a San Juan, y debía efectuarse dos veces al mes. Los maestros de posta debían turnarse y podían tener varios postillones.

CARRERA DE POSTAS TRANSVERSAL DE LA RIOJA A CORDOBA (1817)

Desde el 8 de diciembre de 1814 se proyectó establecer una carrera de postas directa entre Córdoba y La Rioja, pero las gestiones quedaron suspendidas, por las dificultades que presentaba el camino por sierras, salinas y desiertos.

A fines de noviembre de 1815, durante la visita del Comisionado de Correos, Dn. José Ignacio Sánchez al Gobernador de La Rioja, para el entable de correos entre esta ciudad y San Juan, debió tratarse también la conveniencia de establecer dos correos directos a Córdoba, sin necesidad de ir hasta Tucumán, y con ello ahorrar tiempo, y gastos.

A principios de junio de 1816 se hizo un ensayo, despachando un correo "con pliegos de La Rioja, que, pasando por las paradas de Serrezuela, Pozo Viejo, Saldan y Población", llegó a Córdoba sin dificultad. Con este motivo el Administrador de Correos de Córdoba, Dn. José de Paz, recordando los antecedentes, propuso el funcionamiento de esta nueva carrera, "que representaría para las comunicaciones con Mendoza una gran economía". Casi simultáneamente se le autorizaba para ese fin por la Administración General de Correos de Buenos Aires.

El 16 de marzo de 1817 fue establecida esta nueva carrera de postas entre Córdoba y La Rioja, cruzando las sierras y bordeando las Salinas Grandes. A los maestros de posta contratados se les expidieron sus títulos el 10 de abril de 1817.

Partiendo desde Córdoba a La Rioja, el itinerario de postas fue el siguiente: El maestro de postas de la ciudad de Córdoba fue Manuel Gigena, que daba caballos por cuatro leguas hasta la posta de *Saldan*, a cargo de Eduardo Bulnes, quien debía seguir tres leguas a la posta de

la *Quebrada*, cuyo maestro era Pascual Farías. A las siete leguas se llegaba a la parada de *Matacaballos*, a cargo de José Zeballos. La próxima posta era *Yampitin*, cuatro leguas de la anterior, y su maestro fue Hilario Mansilla, que debía correr cuatro leguas hasta el *Vallecito*, posta a cargo de Juan Esteban Oyola.

Cinco leguas adelante estaba la posta de *Población*, a cargo de Juan de Dios Bracamonte. A la *Villa de Soto* había cuatro leguas y su posta estaba a cargo de Santiago Molina. Luego se llegaba a *Pichana*, a seis leguas, a cargo de Martín Moya, última posta de la jurisdicción de Córdoba.

Al llegar a la posta de *Serrezuela* comenzaba la provincia de La Rioja, cuya posta estaba a cargo de Pedro José Ontiveros. Se hallaba a veintitrés leguas de *Corral del Negro*, bordeando el camino las puntas de la Salina Grande. Su maestro fue José González.

A las seis leguas se llegaba a la posta de la *Siénaga*, a cargo de Benito Corro, y cuatro leguas más estaba la posta de *Polco*, cuyo maestro fue José Benito Luna. Prosiguiendo hacia La Rioja, a las seis leguas se llegaba a la *Hedionda*, a cargo de Jorge Vega, "con habitación decente, que dara de balde, y alimentos a justo precio", según contrato.

Quedaba aun una "travesía de treinta y dos leguas", bordeando salinas y montañas, hasta llegar a la ciudad de La Rioja, en cuyo trayecto no se pudo establecer postas intermediarias en esta época.

Resumiendo cabe señalar, que el personal de muchas administraciones de correos y sus maestros de postas en las diversas provincias del interior, fueron fieles servidores de la renta y del Estado, durante varias generaciones seguidas, como podrá verse en el presente trabajo. Es nuestro deber recordar sus nombres como homenaje a los servicios y sacrificios que brindaron a la patria.

WALTER B. L. BOSE.

FUENTES DOCUMENTALES

La documentación principal se halla en el ARCHIVO GENERAL DE LA HACIÓN, dispersa en numerosos legajos de la Sección *Gobierno y Hacienda*; así como en la Sección *Documentos Históricos de Correos* procedentes del MUSEO POSTAL Y TELEGRÁFICO, transferidos en 1956.

BIBLIOGRAFIA

OBRAS GENERALES

- BOSE, WALTER B. L.: *Historia de las comunicaciones en la República Argentina (Antecedentes y período 1862-1930)*. Publicación de la Academia Nacional de la Historia, en *Historia Argentina Contemporánea*, Edic. El Ateneo, Buenos Aires, 1966 (Vol. II. Sección 2).
- CASTRO ESTEVES, RAMÓN: *Historia de Correos y Telégrafos de la República Argentina*. Edic. Oficial de la Dirección General de Correos y Telégrafos, Buenos Aires, 1934 (cinco tomos).
- GALVÁN MORENO, CELEDONIO: *Los Directores del Correo Argentino*. (Epoca colonial e independiente, hasta 1821) con documentación histórica. Edic. Oficial de la Dirección General de Correos y Telégrafos, Buenos Aires, 1944 (Tomos I y II).

ESTUDIOS DOCUMENTALES

- BARBA, ENRIQUE M.: *Rastrilladas, Huellas y Caminos*. Edit. Raigal, La Plata, 1956.
- BOSE, WALTER B. L.: *Antecedentes sobre el correo terrestre en el Río de la Plata (Los Tenientes del Correo Mayor de las Indias. 1546-1769)*. Publ. en *Revista de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires, 1938-1940, nos. 12, 18, 36, 37, 38 39 y 40.
- *El Correo a las Misiones* (establecido por el Gobn. de Buenos Aires, Dn. Pedro de Cevallos, 1757-62). Publ. en *Labor del Centro de Estudios Históricos*, Univ. Nac. de La Plata, 1940.
- *Expedición y recepción de correspondencia en la época del Virreynato del Río de la Plata*. Publ. en *Rev. Humanidades*, Univ. Nac. de La Plata, 1933, n° 23.
- *Signos postales del Río de la Plata (Signos y marcas para la correspondencia, 1771-1853)*. Biblioteca de la Sociedad de Historia Argentina, Buenos Aires, 1938, volumen VI.
- *Domingo de Basavilbaso, primer Admor. Principal de la Real Renta de Correos en el Río de la Plata (1709-75)*. Publ. en la *Revista de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires, 1938, n° 11.
- *Manuel de Basavilbaso, segundo Admor. Principal de la Real Renta de Correos en el Río de la Plata (1739-94)*. Publ. en la *Rev. de Correos y Telégrafos*, Bs. As., 1939, n° 28.
- *El Lazarillo de Ciegos Caminantes y su problema histórico (Viaje del Visitador de Correos, Dn. Alonso Carrio de la Vandra, 1771-73)*. Publ. en *Labor del Centro de Estudios Históricos*. Univ. Nac. de La Plata, 1940, y en la *Rev. de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires, 1938. n° 15/16.
- *El tránsito por la cordillera en la época colonial. (El proyecto de Dn. Ambrosio Higgins para la construcción de las "casuchas" en la cordillera de Men-*

- doza). Accidente a un correo *Por la ruta a Chile, 1777*. Publ. en la *Rev. Cuyo*, Mendoza, 1939, nos. 29 y 30.
- *Dn. Juan José Barón del Pozo, Visitador fingido de Postas en 1787*. Publ. en *La Previsión de Correos y Telégrafos*, Bs. As., 1944, n° 144.
 - *El personal de la Admon. General de Correos de Buenos Aires y de las provincias argentinas 1765-1858*. Publ. en la *Rev. de Correos y Telégrafos*, Bs. As., 1939/41, nos. 24, 25, 27, 43, 44, 45 y 46.
 - *Escudos, distintivos y uniformes del Correo Argentino (1770-1943)*. Publ. en *Rev. de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires, 1943, nos. 71, 72, 74 y 75. Además en el *Anuario 1941*, de la Sociedad de Historia Argentina, Buenos Aires, 1942, t. III.
 - *La Admon. Principal de Correos de Buenos Aires, desde el 25 de mayo al 31 de diciembre de 1810*. Publicado en *Trabajos y Comunicaciones*. Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de La Plata, 1960, n° 9.
 - *El juego del Pato en las postas y El Correo y la vacuna antivariólica (1810)*. Publ. en *La Previsión de Correos y Telégrafos*, 1943-44, nos. 125 y 130.
 - *Dn. Eugenio José de Balbastro, Visitador de Postas y Contador de la Renta de Correos de las Provincias Unidas del Río de la Plata (1812-15)*. Publ. en el *Anuario 1941* de la Sociedad de Historia Argentina, Bs. Aires, 1942, vol. III.
 - *El Correo en la Constitución Nacional (Antecedentes y fundamentos institucionales)*. Presentado a las Jornadas Históricas, Santa Fe, mayo de 1943. Publ. en la *Rev. de Correos y Telégrafos*, Bs. As., 1943, n° 69.
 - *Establecimiento de postas, correos y mensajerías en la provincia de Buenos Aires (1810-57)*, con mapas, etc. Publ. en *Rev. de Correos y Telégrafos*, Bs. Aires, 1941-42, nos. 48, 49, 51, 52, 54, 56, 59, 61, 62 y 64.
 - *Córdoba, centro de las comunicaciones postales entre las Provincias del Río de la Plata (1771-1820)*, con un mapa. Publ. en *Labor del Centro de Estudios Históricos*. Universidad Nacional de La Plata, 1942.
 - *Establecimiento de Correos y Postas en Entre Ríos (1785-1812)*, con mapas. Publ. en la *Rev. de Correos y Telégrafos*, Bs. Aires, 1944-45, nos. 85, 86 y 89.
 - *Establecimiento de postas entre San Juan y San Luis (1810-13)* con un mapa. Publ. en la *Revista de Comunicaciones* de la Dir. Gral. de Correos, Bs. Aires, 1959, nos. 254/56.
 - *Mitre y la organización definitiva de los Correos Nacionales (1862)*. Publ. en la *Revista del Museo Mitre*, Buenos Aires, 1954, n° 7.
 - *Los orígenes del Correo en el Paraguay (1769-1811)*, con un mapa sobre postas. Publ. en el *Anuario de 1939*, de la Sociedad de Historia Argentina, Bs. Aires, 1940.
 - *Orígenes del Correo en el Uruguay, hasta 1810*, con un mapa sobre postas. Publ. en la *Revista de la Sociedad Filatélica Argentina*, Buenos Aires, 1948, n° 362.
- CASTRO ESTEVES, RAMÓN: *El General San Martín, el correo y las comunicaciones*. Publicación de homenaje del Ministerio de Comunicaciones al Libertador en el centenario de su fallecimiento. Buenos Aires, 1950 (con un complemento documental).
- GALVÁN MORENO, CELEDONIO: *La declaración de la Independencia. Su juramento en Buenos Aires y Mendoza en 1816*. Publ. en la *Revista de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires, 1940, n° 35 (con antecedentes documentales).
- *El acta de la independencia utilizada por el genio de San Martín*. Publ. en la *Revista de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires, 1941, n° 47.
 - *Algunos documentos históricos sobre el Congreso de Tucumán* (organización de los correos de Tucumán para Buenos Aires, Mendoza y el Alto Perú. Publ. en la *Revista de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires, 1941, n° 47.
 - *El Correo y la casa donde se juró la Independencia Argentina*. (Estudio do-

- cumentado). Publ. en la *Revista de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires, 1942, n° 59.
- *Incidentes acaecidos al Correo y relacionados con el Congreso de Tucumán (1816)*. (Asalto al oficial Dn. Cayetano Grimeau). Publ. en la *Revista de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires, 1944, n° 83.
 - *Historia del Correo en Mendoza (1772-1817)*. Estudio documentado. Publ. en la *Revista de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires, 1943-44, nos. 76, 77 y 78.
 - *Instalación de las carreras de postas en Mendoza, San Juan, La Rioja y Tucumán. Un ponderable esfuerzo de las gesta sanmartiniana en Cuyo*. Publ. en la *Revista de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires, 1945, n° 90.
- ROJAS PAZ, PABLO: *El asalto a Cayetano Grimeau y Gálvez, Correo del Congreso de Tucumán*. Publ. en *La Prensa*, 29 de junio de 1941.
- VARELA, JOSÉ: *Un curioso pleito de 1793, sobre pérdida de unos tejos de oro por el correo de Luis Zacón*, Buenos Aires, 1939, n° 27.
- *En la época heroica de nuestro Correo. Viaje de San Martín a Tucumán*. Publ. en la *Revista de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires, 1940, n° 37.
 - *Malandanzas del mozo de oficio Manuel Cordero (1809)*. Publ. en la *Revista de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires, 1942, n° 60.