

2.- Tarifas Postales del Perú Republicano 1821-1857

Basado en:

- Tarifa XV- 21 setiembre de 1826 Julio Cesar Ponce de Lozada
- Tarifas Postales en el Perú Republicano, Una segunda mirada.” Por Percy Bargholtz
- Colección de Leyes Decreto y Órdenes Publicadas en el Perú desde el año de 1821 hasta el 31 de Diciembre de 1859 reimpresas por el Dr. Juan Oviedo y editada por Felipe Bailey, Año de 1861 Capítulo V – Correos.
- Manifiesto que hace el ciudadano Juan de Azaldegui, Administrador General de Correos de la República del Perú.

Las tarifas existentes en 1821 fueron las de 1778 y contemplaba tarifas basadas en la distancia entre diferentes estafetas a lo largo de las tres carreras principales; la de Valles hacia el norte, la de Arequipa al sur, y la del Cuzco a través de los Andes. Había también “portes atravesados” entre localidades de diferentes carreras. Durante el gobierno de San Martín se adoptó una “resolución de continuidad” que mantenían las leyes de la colonia a menos que se contrapusieran a la independencia Peruana. Durante estos primeros años continuo la lucha contra los ejércitos realistas y no fue sino hasta a Diciembre de 1824 que el ejército realista es derrotado.

Aviso del Mes de Febrero de 1825

Notando la falta de cumplimiento del decreto Provisorio de 4 de Junio de 1822 publicado en la Gaceta No 45 tomo 2: Todas las correspondencias que se introduzcan por mar o tierra o cualquier punto de la República se entreguen en la respectiva administración de Correos, para que en ella se cobren sus portes: quien lo infringiese pagara una multa de 500 pesos.

Tarifas de Portes de 1826

Percy Bargholtz menciona un informe, hallado en la biblioteca Británica, del Director General de Correos, Felipe Alvarado, fechado 10 de setiembre de 1825 en la que pareciera que se establecen estos portes a partir del 1ro de enero de 1826. Esta tabla justifica los portes ahora basado en distancias medidas en leguas. Esta fue la primera tarifa unificada del país. Sin embargo no cambian mucho los portes entre la mayor parte de las cajas de correos. Trata en forma separada al correo marítimo desde o hacia países extranjeros habiendo un sobreporte adicional.

“Las cartas que lleguen en buques no pagaran más, que lo correspondiente a la distancia por tierra del territorio de esta república, sin atender de donde proceden. “Por las cartas rotuladas a pueblos donde no hay estafeta, solo se cobrara el porte señalado a la administración más inmediata a donde corresponde se dirijan, sin embargo de que le excedan en algunas leguas”.

Tarifa más antigua conocida del Perú Independiente: 1ro de enero de 1826				
	Precio en Reales			
Cartas viajando una distancia de:	Carta Simple $\frac{1}{2}$ oz	Carta Doble $\frac{3}{4}$ oz	Carta Triple 1oz	Por Onza sobre 1 oz
Dentro de un distrito postal primario	2	2 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$	5
Fuera de este hasta 100 leguas	2 $\frac{1}{2}$	3	4 $\frac{1}{2}$	6
de 100 a 200 leguas	3	3 $\frac{1}{2}$	5	7
de 200 a 450 leguas	3 $\frac{1}{2}$	4	6	8
de 450 leguas hasta 900 leguas	4	4 $\frac{1}{2}$	7	9
más de 900 leguas	4 $\frac{1}{2}$	5	8	10

El porte marítimo de la tabla siguiente cubre por completo el porte de mar y terrestre de las cartas que llegaban. Los portes Marítimos eran solo para las cartas que llegaban, mas no para las que salían. La correspondencia marítima a Europa no estaba controlada por el Correo y los remitentes tenían que conseguir un barco por su propia cuenta o un agente en el puerto para que haga de encaminador.

Portes de Correo Marítimo del 1ro de enero de 1826				
Categoría	Porte en Reales			
	simple	doble	triple	por oz
Cartas provenientes o dirigidas a puertos en Colombia, Buenos Aires, Chile, México o Perú incluyendo tránsito terrestre de 200 leguas y con prueba que fueron marcadas en origen	3	4	5	6
Igual pero con tránsito mayor de 200 leguas	4	4 ½	7	9
Cartas provenientes de Europa u otros que las repúblicas anteriores: también aquellas no marcadas en origen	4	6	8	12

Correo Certificado – 1ro de Enero de 1826	En Reales de Plata	
	Hasta 1 oz	1 oz. o mas
Dentro del Peru	4	8
Para otras Repúblicas Hispanoamericanas	5	10
Para Europa, etc.	-----	16

La Colección de Leyes, Decretos y "Ordenes del Perú de 1821-1859 publicada en 1861 da una tarifa diferente e incongruente que aparentemente fue mal copiada, puesto que no corresponde a la mencionada en el folleto de Azáldegui de 1827. Azáldegui fue nombrado Director General de Correos en Octubre de 1826

Tarifa del 21 de Setiembre de 1826

El gobierno del General Santa Cruz, al ver que el correo no cubría sus gastos, solicito una modificación que rindiera más dinero. La propuesta del director General de Correos Alvarado fue aprobada por el gobierno el 21 de setiembre de 1826. Las cartas que lleguen en buques no pagaran más, que lo correspondiente a la distancia por tierra del territorio de esta república, sin atender de donde proceden. "Por las cartas rotuladas a pueblos donde no hay estafeta, solo se cobrara el porte señalado a la administración más inmediata a donde corresponde se dirijan, sin embargo de que le excedan en algunas leguas".

La Colección de Leyes, Decretos y "Ordenes del Perú de 1821-1859 publicada en 1861 da una tarifa diferente e incongruente que aparentemente fue mal copiada, puesto que no corresponde a la mencionada en el folleto de Azáldegui de 1827. Azáldegui fue nombrado Director General de Correos en Octubre de 1826

Tarifa de 21 de setiembre de 1826				
Distancia de Viaje por tierra	Portes en Reales de Plata			
	Carta simple hasta ½ oz	Carta doble ½ oz – ¾ oz	carta triple ¾ oz – 1 oz	por oz
Hasta 50 leguas	2 ½	3	4 ½	6
51 - 100 leguas	3	3 ½	5	7

101 – 200 leguas	3 ½	4	6	8
201 – 450 leguas	4	4 ½	5	8
451 – 900 leguas	4 ½	5	8	10
Más de 900 leguas	5	6	9	12

Derechos de Certificados		
	Por las cartas hasta 1 oz. exclusive	Desde la oz. Inclusive en adelante
Por todas las cajas de la república	4	8
Por las demás para otros territorios	5	10

- “Por los pliegos voluminosos de autos o cuentas, se cobrarán las veinte primeras 20 onzas por entero, según esta tarifa, y por todas las excedentes a dos reales cada una en beneficio de los interesados; pero por los rotulados a la contaduría mayor en lugar de los dos reales será de un real.”
- “Por los libros y cuadernos que excedan de dos onzas, y se remitan con una faja en que vaya puesto el sobrescrito, para evitar fraudes, se cobrarán las dos primeras onzas por entero, según esta tarifa, y las restantes a razón de doce reales por libra; pues solo esta concedida la gracia de libre de porte a los impresos, como son las gacetas y otros papeles sueltos.”
- “Por las cartas que lleguen en buques, no se pagará más que lo correspondiente a la distancia por tierra del territorio de esta República, conforme a las demás correspondencias de que se ha tratado, sin atender de donde procedan.
- En Noviembre de 1826 Hay una aclaración que solamente deben entregarse libres de portes, cargándose estos al Estado, las cartas y pliegos puramente de oficio, y que estén legítimamente marcadas con las palabras “Servicio Nacional.” La correspondencia oficial se marcará con un membrete que diga “Servicio Nacional” y un sello con las armas nacionales. Y todo funcionario público, incluso el presidente del consejo de gobierno deberá pagar el porte de su correspondencia particular.
- La estafeta que entregare pliegos del servicio con “debe” sin exigir su correspondiente porte, será responsable de satisfacerlo.

Esta tarifa probablemente estuvo en vigor para la mayor parte del periodo desde Setiembre de 1826 hasta Marzo de 1851. Hubo una interrupción por corto tiempo entre 1836 y 1839 durante la confederación peruano-boliviana y los gobiernos de Nor y Sur Perú y luego por unos meses en 1839-1840.

Tratados de reciprocidad:

Por decreto del 28 de Setiembre de 1826, se estableció una reciprocidad con el gobierno de Colombia para cobrar portes por cartas que provenían de uno a otro país. “Toda correspondencia procedente de Colombia quedaba sujeta a abonar en las estafetas del Perú el porte señalado en la tarifa de 1826 con respecto únicamente a la distancia en leguas, aunque vinieran con marchamos de Franca.” Por otro lado no se admitirá en ninguna administración del Perú carta o encomienda para Colombia, sin franquearla previamente hasta el último punto del territorio de nuestra república y con arreglo a la distancia que mediase en la dirección que corresponda dale según esta Tarifa.

Por decreto de 18 de enero de 1832 se dispone reciprocidad con el gobierno de Ecuador disponiendo que no se cobre ningún porte a las cartas que vengan franqueadas del Ecuador.

El 27 de Enero de 1830 se dispone que cese en todos los departamentos la franquicia de correspondencia concedida al ejército, sin embargo el 24 de Marzo de 1830 se resuelve que sea franca la correspondencia de los jefes del ejército cuando sus cuerpos no se hallen dónde están sus respectivos Estados Mayores y en Julio de 1832 se avisa que se remitan libres de porte los paquetes de correspondencia oficial de los comandantes generales.

Como podemos apreciar la diferencia de una a otra Tarifa es mínima y solo variaron los portes de las cartas simples y dobles, pero al parecer estos pequeños cambios impuestos por el gobierno no resulta en un aumento de la correspondencia entre Lima y el Callao, en cambio lo que hace es que esta sea llevada a mano por los usuarios (de contrabando.)

17 de noviembre de 1834: Reducción de la tarifa entre Lima y Callao

Por Decreto del, se ordena que el día siguiente empiece la reducción de la tarifa entre Lima y Callao. Esta tarifa especial se aplicaría a todas las cartas, tanto las internas entre Lima y Callao como las que salían o arribaban por barco.

“Vista la consulta del Administrador General de Correos, y considerando el crecido porte señalado a las correspondencias que giran por la vía del correo, establecido entre esta capital y el puerto del Callao, es una de las causas principales del desvío de las comunicaciones, de las cuales más se encaminan a su destino por manos de particulares, con infracción de los Supremos Decretos de 1° de diciembre de 1821, de 4 de junio de 1822 y de 6 del corriente, que ordena su dirección por la estafeta, se arregla la Tarifa de correspondencias Marítimas y Terrestres, que procedan de la estafeta del Callao para esta capital y recíprocamente el orden que sigue:”

PRECIOS

Cartas sencillas	medio real
Ídem Dobles	un real
Ídem Triples	real y medio
Pliegos por cada onza	dos reales

Sin embargo, visto que la rebaja de portes establecida, no produjo las ventajas que de ella se esperaban y solo redujo las entradas de la renta de Correos este decreto respecto a las cartas marítimas fue derogado el 29 de Abril de 1835 estableciéndose portes de:

Tarifas entre Lima y Callao para cartas marítimas entre Lima y Callao		
	17 de Noviembre de 1834	29 de Abril de 1835
Carta Sencilla	½ Real	2 ½ Reales
Carta Doble	1 Real	4 Reales
Carta Triple	1 ½ Reales	4 ½ Reales
Pliegos por oz	2 Reales	6 Reales

Las cartas no marítimas (solo Terrestres) entre Lima y el Callao continuaran teniendo las tarifas reducidas del 17 de noviembre de 1834 (Colección de Leyes, Decretos y Órdenes, Sección Correos. Juan Oviedo) Esto origino protestas por lo que en setiembre de 1836 nuevamente se bajaron los portes a los de noviembre de 1834.

1836 Confederación Peruana-Boliviana

En 1836 el Perú entra en una situación política coyuntural y se divide en dos Estados: el Estado del Norte, y el Estado del Sur. Estos dos estados unidos al estado de Bolivia forman la Confederación. La forma y demarcación geográfica queda detallado en el Convenio suscrito en Sicuani el 7 de marzo de 1836. Los tres estados acordaron nombrar al General Andrés Santa Cruz, como el Supremo Protector de los Estados Unidos. Por Decreto dado en Lima el 23 de octubre de 1836 se oficializó la Confederación, la que empezó a funcionar el 30 de noviembre de 1836. Los servicios postales eran ahora independientes. El día 6 de agosto se constituyó el Estado Nor Peruano en Huaura quedando establecido formalmente como estado el 11 de Agosto de 1836. Incluía a los departamentos de Lima, Junín, Amazonas y Libertad. En setiembre de 1836 decide regresar a la tarifa de 1821, modificada a la usanza de la del 1ro de enero de 1826, que era menos costosa a los usuarios. El Sur-Perú declaró su independencia el 7 de Mayo de 1836 y comprendía los departamentos de Arequipa, Puno, Cuzco y Ayacucho. El estado del Sur-Perú modifico sus tarifas postales, monedas, papel sellado, etc. A pesar de que Julio Ponce de León revisó una serie de Archivos Departamentales en Perú y Bolivia no pudo encontrar un documento fehaciente que corrobore la tabla que se efectuó, sin embargo en base a documentos de la época donde se indican los portes en el Estado del Sur, usados en el periodo de 1836 a 1838 el ha sugerido la tarifa siguiente:

1836-1839 CONFEDERACION PERU-BOLIVIANA

ESTADO DEL SUR

Portes en reales de plata

30 de Noviembre de 1836 hasta el 14 de Enero de 1837

	Simple	Doble	Triple	Onza
Hasta 50 leguas	2 ½	3	4	6
De 51 hasta 100 leguas	3	3 ½	5	7
De 101 hasta 200 leguas	3 ½	4	6	8
De 201 hasta 450 leguas	4	4 ½	7	9

Enero 19 de 1837 hasta el final de la Confederación

	Simple	Doble	Triple	Onza
Hasta 50 leguas	1 ½	2 ½	3	4 ½
De 51 hasta 100 leguas	2	3	4	5
De 101 hasta 200 leguas	2 ½	3 ½	5	5 ½
De 201 hasta 450 leguas	3	4	6	6 ½

Como vemos entre ambas Tarifas hay un cambio radical de los portes, la primer Tarifa del sur tiene mucho de la Tarifa propuesta por Azaldegui, en enero de 1826. Todas estas distancias tomaron como punto de inicio la ciudad de Arequipa. El 4 de febrero de 1837 Santa Cruz prohibió toda comunicación marítima y terrestre con la República de Chile la cual fue derogada el 31 de julio de 1837. En mayo de

1839, acaba la Confederación volviendo a unificarse los dos Estados del Perú y separándose a su vez de Bolivia. El 23 de Julio de 1839 Antonio Plasencia instruye a las administraciones subalternas de los departamentos del Norte que habiendo sido restablecido el Gobierno Nacional, se regrese a las tarifas de Setiembre de 1826 que existían antes de la Confederación y respetando la tarifa del 17 de Noviembre de 1834 respecto a las cartas Marítimas y Terrestres que procedan de la estafeta del Callao.

Tarifa del Congreso de Huancayo publicada el 22 de octubre de 1839

Para esta unificación del territorio, el 28 de setiembre se ordena formar una nueva tarifa, la cual incluía una tarifa para distancias pequeñas de hasta 10 leguas, tal vez considerando el uso del correo de Lima al Callao que tantos problemas con el contrabando de cartas ya les había causado antes.

El Ciudadano Agustín Gamarra, Gran Mariscal de los Ejércitos Nacionales, Presidente Provisorio de la República, etc.

Considerando:

I.- Que el estado de decadencia en que se halla la Renta de Correos, proviene en mucha parte del crecido porte que pagan las correspondencias,

II.- Que es necesario también celar el contrabando de cartas y minorar la pena establecida a los contraventores para que sea más fácil su aplicación;

DECRETO:

Art. 1.- En lugar de las antiguas tarifas de portes y de certificados, se subrogarán las siguientes para el cobro de las correspondencias de mar y tierra:

TARIFAS DE PORTES	Simple	Doble	Triple	Onza
Hasta 10 leguas	½	½	1	1 ½
De 11 hasta 50 leguas	1	1 ½	2	2 ½
De 51 hasta 100 leguas	1 ½	2	2 ½	3
De 101 hasta 200 leguas	2	2 ½	3	3 ½
De 201 hasta 300 leguas	2 ½	3	3 ½	4
De 301 para adelante	3	4	5	6

DERECHOS DE CERTIFICACION	Por las cartas hasta una onza inclusive	Desde la onza exclusive en adelante
Por todas las Cajas de la República del Perú	2	4
Por las demás de otros territorios	4	8

Art. 2.- Por los pliegos voluminosos de Autos o Cuentas se cobrarán las primeras doce onzas por entero, según la Tarifa anterior y por las excedentes, a un real, pero los rotulados a la Contaduría General de valores medio real.

Art. 13.- Lo dispuesto en este Decreto empezará a regir en la Administración General de Correos y en las estafetas de este departamento el 1° del entrante noviembre, para la correspondencia activa, y aplicación de las penas en el designadas, y desde 1° de diciembre tendrá su exacto cumplimiento en toda la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Huancayo a 22 de Octubre de 1839.
(Colección de Leyes, Decretos y Órdenes. Sección Correos, Juan Oviedo)

- En cuanto a las cartas que lleguen en buques, se continuara con lo reglamentado por la ley de 16 de Setiembre de 1826, es decir que no pagaran más de lo que corresponde a la distancia por tierra del territorio de esta República conforme a las demás correspondencias de que se ha tratado, sin atender de donde proceden.
- La correspondencia de los oficiales, jefes e individuos del ejercito tendrán que pagar porte, y se prohíbe que incluyan dentro de las correspondencia oficial la suya particular. Si se violase esta disposición se deberá devolver a la estafeta que la recibiere y se cobrará el doble de porte al entregarla.

Ley del 2 de Enero de 1840

“En vista que los portes de cartas y certificados que rige actualmente, no ha producido el aumento a los ingresos de la renta de correos,” se derogo la tarifa de Huancayo y los portes del 21 de Setiembre de 1826 fueron nuevamente aplicados para el correo terrestre. Adicionalmente hubo un cobro separado para la correspondencia de mar:

De un real para cartas simples,
Dos para una carta doble,
Tres para una triple
Y luego cuatro reales por oz para las cartas más pesadas.

Colección de Leyes Ordenanzas y Decretos. PP 47

21 de Agosto de 1840,

“La obligación que por el artículo 30 del reglamento de Policía de Puertos se impone a los capitanes de buques para no llevar correspondencia sin que les sea entregada por la administración principal o estafeta, ha debido entenderse según su espíritu, con respecto a la que se dirija de un puerto a otro de la República; mas de ningún modo con la que va al extranjero, por la sencilla razón de que nuestras estafetas no pueden franquear las cartas que tengan que pasar por la extrañas. ... Prevendrá a los capitanes de puerto que a los de los buques les es permitido conducir libremente la correspondencia que reciban para el extranjero o para puntos de la república dejando a elección de los interesados el franquear o no esta última....

Percy Bargholtz recalca que los portes marítimos eran portes del correo y no incluían los costos actuales de transmisión por barcos privados.

El 1ro de Abril de 1841

“ el gobierno, en respuesta a la P.S.N.C. que ofrece llevar correos por la costa del pacifico utilizando estampillas de 1 real por cada ½ oz y 2 reales por cada oz., considera “que el ramo de correos está establecido en favor del fisco, y no pudiendo las tarifas vigentes de correspondencia activa o pasiva ser alteradas, sino por el Gobierno, de cuya propiedad es el impuesto que se cobra en las cartas, manda notificar al consignatario de la P.S.N.C que la publicación que ha hecho de una tarifa sobre el precio de las cartas que han de conducirse es abusiva , solo se ha de cobrar medio real por cada carta, abonable a la empresa de vapores, haciéndosele el pago por la renta de correos, a la que se le satisficieran todos los derechos de porte por los particulares, y siendo el administrador de la estafeta del Callao quien ponga las correspondencias en guía, y entregue las cartas a los vapores sin perjuicio de las tarifas y reglamentos de la renta de Correos.”

Por tanto se autorizaba a los capitanes de barcos a percibir un premio de ½ real por cada carta que ellos llevaran y entregaran a las autoridades postales, costo que fue cubierto por el fisco. Según los reglamentos todas las comunicaciones deben pasar por las estafetas y ser guiadas por ellas no debiendo entregarse cartas a bordo a los capitanes de los Vapores.

27 de diciembre de 1841

Se emitió un decreto que

“toda la correspondencia activa que sale por los vapores en dirección a puertos nacionales o extranjeros podrá entregarse libre de todo gravamen solamente en la oficina del vapor (PSNC) en el Callao. La correspondencia que se conduzca del exterior o de puerto a puerto de la República por los buques de vapor mencionados, se entregara por la oficina de la empresa en el Callao a la administración de correos local, sin excepción de ningún bulto y sin exigir costo ni recompensa alguna, para que se distribuya por la renta de Correos. En los demás puertos de la república se hará la entrega por los capitanes de los vapores a los de los puertos para que estos la pongan en el despacho de correos respectivos para el cobro de los portes.” El remitente tenía que pagar el porte de la compañía para correos terrestres en el Callao y luego el porte marítimo y terrestre del Correo sería pagados por el destinatario. La correspondencia importada por mar que no pertenezca a individuos en el Callao deberá ser remitida a Lima. “

El 15 de Junio El Administrador de Correos recalca

“que la comunicación que se conduzca por los vapores se franquee en las estafetas de remisión por los interesados cuidando estas mismas de abonar en dinero a la empresa del vapor el porte establecido en decreto de 2 de Abril último.No puede tener lugar el entregar cartas a bordo a los capitanes de los Vapores.”

El 27 de diciembre de 1841, sin embargo, se resuelve

Toda correspondencia que gira por los vapores en dirección a puertos nacionales o extranjeros podrá entregarse libre de todo gravamen en la oficina del Vapor del Callao. (La única en toda la república que puede recibir las cartas libres de manos particulares.) Se mantendrá el porte entre Lima y el Callao y en general a los que rigen entre todas las líneas de correos que se dirigen a la costa. La correspondencia que llegue al Callao del exterior, o de puerto a puerto de la República por los vapores de la empresa serán entregados, sin excepción, y sin exigir costo ni recompensa alguna a la administración de correos local para que se distribuya por la renta de correos cobrando esta los portes respectivos. Igualmente lo entregarán en otros puertos nacionales para que estos la pongan en el despacho de correos para el cobro de portes. Los impresos y comunicaciones oficiales del gobierno y autoridades girarán sin que la empresa de vapores pueda exigir estipendio alguno.

2 DE Abril de 1845 y 15 de Julio de 1845

Cuando se reciban en los puertos paquetes o sacos de correspondencia, rotulados a individuos del Cuerpo diplomático se pasaran a las administraciones de correos, sin tocarlos y se tendrán allí hasta que dichos agentes se acerquen a las Estafetas para abrirlos en su presencia: Está mandado que los agentes diplomáticos y los cónsules paguen el porte de su correspondencia. En otro acápite se recalca que en lo sucesivo sea entregada a los capitanes del puerto toda la correspondencia que traigan los vapores para que por ese conducto llegue a las estafetas

Lima, 5 d Marzo de 1849

....se declara que el porte de la correspondencia marítima que ingrese por el Callao, es igual al establecido por la que gira entre esa ciudad y esta capital, con la sola diferencia de que dicho porte deberá satisfacerse en la estafeta del Callao sin perjuicio del que corresponde por su conducción desde allí hasta Lima; quedando libres las cartas o paquetes que se dirijan por mar desde el Callao cualquier otro punto sin intervención de la estafeta.

Lima, 25 de Junio de 1849

.....No debe existir la estafeta creada en esta capital por el consignatario de la empresa de Vapores por ser abusiva y no estar autorizada.

A consecuencia de la propuesta del Sr Vicente Aramburú se resuelve:

“La correspondencia particular bien sea para el Sur o para el Norte se pondrá hasta las once de la mañana del día de la salida de los vapores en la oficina de Correos creada por decreto de 15 de Enero de 1849. Dicho administrador cobrara el mismo porte de costumbre según tarifa para abonarlo al agente de vapores al tiempo de

entregarle las comunicaciones en el Callao, deduciendo el 10% de premio que ha de satisfacerle la empresa en compensación de su trabajo. Las comunicaciones oficiales del gobierno y los impresos que se remitan tanto de oficio como de los particulares, no exigirán el administrador ni la empresa porte alguno.

La correspondencia que traigan los paquetes en valijas cerradas o a la mano, será entregada a bordo y a presencia del capitán del puerto al administrador de correos del Callao, quien procederá portearla y separará las que corresponden a los residentes en ese puerto, y las de los agentes de las casas de comercio extranjera, haciendo cargo del valor, y remitiendo las rotuladas a esta capital a disposición del administrador general de Correos.”

En 1849

Según Bargholtz, el gobierno revocó el derecho de la compañía de recibir directamente las cartas del Público y nuevamente intento obtener el pre-pago completo de todas las cartas para el Correo.

El ministro británico en agosto de 1849 citaba los portes para correo marítimo interno

Por cada carta hasta ½ oz. – 2 reales

Por cada carta de ½ oz a 4 oz. - 4 reales

Por cada carta arriba de 4 oz.- 8 reales

Probablemente estos costos incluían el costo de la PSNC

Cuando Aramburu reforma el servicio entre Lima y Callao en 1849 se menciona que los portes seguirían como los de 1834. Percy Bargholtz menciona que el administrador de correos del Callao quería acabar con la práctica de algunas casas comerciales que pagaban una suma mensual fija y entonces tenían su correspondencia libre de cargos postales adicionales. La nueva tarifa de Aramburu, que empezaría el 15 de Febrero de 1849 para el correo terrestre entre Lima y Callao, fue de 1 real hasta 1 oz, 2 reales de 1-4 oz, y 4 reales por 4 oz a más. Al poco tiempo, se extendieron estos portes para incluir el cobro especial del correo marítimo

Portes de Correspondencia de Aramburú para correos entre Lima y Callao			
Sencilla	Doble	Triple	Por Onza
1 Real	1 real	1 ½ Reales	2 Reales

Callao, Febrero 24 de 1851

Apruébese el contrato celebrado por el administrador general de Correos con el agente de la compañía de vapores sobre la conducción de las valijas, conforme al decreto de 30 de Diciembre último. Comuníquese al ministro de Hacienda para los efectos consiguientes.

Tarifas de 1851 del Mariscal Castilla

ADMINISTRACION GENERAL
DE CORREOS

Lima, a 24 de Marzo de 1851

Circular

A las administraciones principales de correos, y a las demás subalternas y litorales de la Republica.

El día 1ro de Abril inmediato comienza a regir el convenio celebrado con la empresa de vapores para el giro recíproco de la correspondencia entre las estafetas de la Republica, con arreglo a las disposiciones que contiene el supremo decreto de 30 de Diciembre último; y estando autorizado por el artículo 5 de dicho decreto y por la suprema orden de 7 del corriente para hacer los arreglos necesarios al mejor servicio y seguridad de la correspondencia, y para que se cobre por las estafetas el mismo porte que cobra dicha empresa, hago a U.S. las prevenciones siguientes:

1. Toda comunicación de cualquiera clase que se lleve á las estafetas para ser dirigida por el vapor, al pagar el porte de este (a más del marchamo del lugar en que se recibe) se le pondrá el sello Vapor: de suerte que este signo comprobará el pago. Si el interesado quisiere pagar también el porte de la renta, se le recibirá y se le pondrá el marchamo *Franca*, para que se entregue enteramente libre a su rótulo.

Portes del Vapor

2. Estando dispuesto por el Supremo Gobierno que la correspondencia continúe pagando á su salida el mismo porte ó flete que está en práctica, se tendrá presente que el que cobra la empresa de Vapores es el siguiente:
 1. Por cada carta que no pase de media onza de peso.....1 real
 2. Por cada carta que pase de media onza y no exceda de una.....2 reales
 3. Por cada paquete con peso de una onza para arriba, por cada onza.....2 reales
 4. Por cada fracción que no pase de media onza un real, y así progresivamente.
 5. La correspondencia que sale de los puertos del Perú con dirección a los de Guayaquil, San Buenaventura y Panamá paga doble el porte que queda designado.
 6. Toda correspondencia que se dirige por los vapores satisface previamente en el punto de su salida el porte prefijado: a excepción de las comunicaciones de oficio, que se presentaren con las formalidades prevenidas en el artículo 24 de la tarifa de porte terrestre de 21 de Enero del presente año.
 7. La correspondencia rotulada a Europa se recibe sin exigirse porte alguno.
 8. Los impresos no causan porte, pero se cuidará del cumplimiento del artículo 23 de la tarifa predicha, en el cual se hacen las prevenciones convenientes para evitar el fraude de que se introduzcan cartas o manuscritos dentro de los impresos.

Portes que cobra la renta en la correspondencia que ingresa por los vapores.

1. En los puertos de la Republica se cobrará el mismo porte que ha estado establecido, que es igual al de los párrafos 1, 2, y 3; a no ser que la correspondencia haya sido franqueada en alguna estafeta nuestra, según queda advertido en la prevención.
2. En los paquetes o pliegos, las primeras veinte onzas se cobrarán a dos reales onza, y las restantes a real, quedando en este caso las fracciones a beneficio del interesado.
3. La correspondencia que gire entre puertos de la Republica y lugares que disten entre si tres leguas, no causará sobreporte alguno terrestre, siempre que proceda de los vapores, o para que estos la conduzcan y haya satisfecho el porte establecido.

Correspondencia para el interior.

4. La que se reciba por los vapores con dirección a estafetas del interior, pagará el porte de tierra hasta el lugar de su destino, según está dispuesto en el artículo 9 de la tarifa terrestre; y la correspondencia que proceda del interior y traigan los vapores, satisfaciendo una vez el porte de estos, solo se cobrará el de la distancia, según el citado artículo, a no ser que venga franqueada hasta su último destino.
5. De la correspondencia que se reuniese en las estafetas para que la conduzcan los vapores, se formará la correspondiente guía en los mismos términos que se practica con la terrestre; pero anotándose en ella que su dirección es por el vapor. Se empaquetará y sellará rotulándose del mismo modo que está en uso con la misma correspondencia terrestre y se dirigirá a la caja respectiva.
6. De una a otra estafeta se remitirá la correspondencia en maletas rotuladas, cerradas con llave, o en sacos sellados, y anticipadamente se mandaràn las llaves.
7. Inmediatamente que llegue el Vapor al puerto irá a bordo el administrador o un empleado a recibir la correspondencia, firmando el recibo en el parte que debe traer el capitán, en el cual estarán anotados el número de paquetes, o maletas de cada

estafeta cuyo parte recogerá la administración general al regreso del vapor, para satisfacerse de que han sido entregados en sus destinos; y lo mismo practicarán las demás estafetas, avisando a la principal que corresponda, o a la general, en caso de notar alguna falta.

8. Los administradores remitirán también en los mismos paquetes la correspondencia que reciban del interior y fijarán las horas en que deben cerrar las valijas con la debida anticipación, para que el público, lo tenga entendido, y sean puestas a bordo en la hora que prefije el capitán: cuidándose mucho que no se demore la entrega, porque si a su debido tiempo no se lleva la valija, el vapor continúa su marcha.
9. Al entregarse la correspondencia al capitán, cuidará el empleado de anotar en el parte el número de maletas o paquetes, para seguridad y constancia, y firmarán la diligencia.
11. Los administradores y empleados de las estafetas litorales están obligados a recoger la correspondencia que venga del extranjero con dirección a las del Perú, como asimismo la que traigan los pasajeros, a lo cual deben contribuir los capitanes de los vapores, según disposición suprema; cuidando aquellos de poner en ejecución lo dispuesto en los artículos 12, 13, 14, 15, 17, 18 y 22 de la tarifa terrestre citada antes.
12. Quedan facultados los administradores para hacer el gasto del costo del marchamo Vapor, y para las nuevas valijas. Y a fin de que estas prevenciones tengan su debido cumplimiento las comunico a U.S. con inserción de las disposiciones a que se refieren, para que las tenga muy a la vista, y por su parte cuide de su puntual observancia: siendo U.S. responsable si por alguna omisión o descuido culpable se notase falta perjudicial al servicio público y del Estado.

Dios guarde a U. S.

José Davila Condemarin

REPUBLICA PERUNA

ADMINISTRACION GENERAL DE CORREOS

En uso de la autorización que me concede el artículo 4 del supremo decreto de 30 de Diciembre último, convengo con el Sr. D. Juan Mathison, agente de la empresa de la compañía de vapores, en los artículos siguientes:

Art. 1. La renta de Correos dará cuatrocientos pesos mensuales a la empresa de vapores, por la conducción de las balijas, según dispone el citado decreto, sin exigir portes, ni derecho alguno por separado.

Art. 2. Este convenio comenzará a regir desde el 1ro de Abril inmediato, durará por seis meses, concluidos los cuales quedan en libertad el Gobierno y la empresa de vapores para hacer o no hacer un nuevo arreglo.

Art. 3. Si durante el periodo de este convenio se aumentasen los viajes de los vapores a mayor número de los que hoy están establecidos, o se dispusiese por la empresa que toquen en otros puertos más de la República, de dos que hoy tocan, no por eso se aumentará el compensativo de los cuatrocientos pesos, sino que la empresa será obligada a recibir y entregar las balijas que ocurran en cada uno de los puntos, como dispone el supremo decreto citado.

Y convenidos ambos en los tres artículos anteriores, que serán sometidos a la aprobación del Supremo Gobierno, hemos firmado dos de un tenor, en Lima, a 24 días del mes de Febrero de 1851.

José Dávila – Juan Mathison

Tarifa para el correo de 1851, Ramón Castilla

Rigió en Lima a partir del 1ro de Febrero y en el resto del país a partir del 1ro de Marzo. Mantenía los portes bajos para correos de poca distancia Se mantuvo vigente esta tarifa hasta el 1ro de Marzo de 1858

Tarifas Terrestres Domesticas de Marzo 1 de 1851 hasta Marzo 1 1858				
Distancia	Porte en Reales			
	Simple hasta ½ oz	Doble ½ - ¾ oz	Triple ¾ - 1 oz.	Por onza (pliegos)*
Hasta 15 Leguas	½	1	1 ½	2
16 – 25 leguas	1	1 ½	2 ½	4
26 a 50 leguas	1 ½	2	4	6
51 a 100 Leguas	2	3	4 ½	7
101 -200 leguas	3	4	5 ½	8
Mas de 200 leguas	3 ½	4 ½	6	9

*más de 21oz se cobrara 2 reales por oz pero las del Tribunal Mayor se reducen a 1 real por oz.

- El derecho de certificado, además de la francatura, se cobrara por todas las estafetas de la República a razón de 3 reales por las cartas que no lleguen a una oz.; y por las que pasen de este peso a seis reales. La Certificación era solo para las cartas al interior.
- Los periódicos de la Republica, guías de forasteros, y demás papeles de oficio que dirijan los ministerios , prefecturas etc. a los funcionarios públicos con el debido sello de tinta y el marchamo franco que se conduzcan por correos terrestres o en buques serán libres de porte
- Por los libros y cuadernos 1 real hasta 4 oz, 2 reales hasta ocho oz., 3 reales hasta doce y 4 reales por 16
- Toda correspondencia que venga en buques de vela pagaran en los puertos de la Republica el primer porte que establece las tarifas del cuadro anterior, fuese cual fuese su procedencia, y si su dirección fuese a otros puntos del interior por los correos de tierra satisficera el sobre-porte según las distancias que establece las tarifas, El articulo 10.- habla de las tarifas para encomiendas, y el 11 por los cajoncitos y envolturas que excedan de 20 libras.
- Se excepcionan de portes las cartas de pura recomendación que deben conducirse abiertas, y las que se dirijan de un lugar a otro donde no hayan estafetas.
- Las cartas para los estados limítrofes del Perú, por los correos de tierra, se franquearan hasta la frontera de la República, y las que vengan de dichos estados pagaran igualmente el porte, según la distancia contada desde dicha frontera. Se exceptúa el caso en que se celebren convenios especiales.

Regulaciones de 1851 para el Correo Marítimo

El derecho exclusivo de la PSNC en el transporte marítimo de la correspondencia caduco en 1851. Bajo el nuevo contrato recibían una mensualidad fija comprometiéndose a llevar todas las balijas de correo y no pudiendo aceptar cartas de particulares. El 24 de Marzo de 1851 una nueva tarifa unificada para el correo marítimo fue adoptada y publicada. Se establecieron dos tipos de cobros para la correspondencia que llegaba por vapores: El primero el “Porte de Vapor” que era el cargo a la correspondencia que salía por barco desde un puerto del Perú; y el otro “el porte que cobra la renta” era un cargo en la correspondencia llegaba por vapor a un puerto Peruano. Así, correspondencia que salía del Perú al extranjero por barco pagaba el Porte de vapor, mientras que la correspondencia que llegaba del extranjero pagaba “el porte que cobra el correo”; mientras que la correspondencia entre dos puertos peruanos pagaba ambas.

Correspondencia para Europa, Usa y otros puntos más allá de Panamá no estaban incluidos en los sacos peruanos transportados por la PSNC. Estas cartas estaban bajo contrato con la oficina inglesa. Las que llegaban de Europa y USA sin embargo si pagaban el porte que paga el correo. Todos los Portes de Vapor tenían que ser pre- pagados aplicándoseles una marca de “VAPOR”

Percy Bargholtz recalca que la correspondencia en las carrera de valles al norte era posible el transporte por tierra o por barco mientras que en la carrera al sur y Arequipa todo el correo era por mar.

Porte de Mar para correo por vapor del 1ro Abril de 1851, en Reales por ½ oz			
Estos portes incluían tránsito terrestre hasta 3 leguas			
	Perú, Bolivia, Chile	Ecuador, y Colombia	Europa, EEUU, etc.
Carta saliendo de Puertos Peruano a Puertos en:	1	2	-----
Carta viniendo a puertos Peruanos desde puertos en:	1	1	1

Lima 18 de febrero de 1852

Viendo lo perjudicial que es al público que las balijas de correspondencia marítima se abran en el Puerto del Callao, se resuelve : que luego que el administrador de la Estafeta del Callao reciba la correspondencia que traen los vapores, la remita sin demora a la Administración General de Correos para que en ella se distribuyan las cartas dirigidas a la Capital y se haga el apartado de las que vengan rotuladas al Callao, las que inmediatamente se devolverán a aquella Estafeta, para que se entreguen a los interesados en dicho puerto.

Tarifas Especiales entre 1851 y 1858

En 1853 hubo una tarifa especial introducida el 30 de Junio de 1853 para el correo entre Lima y Chorrillos que era menor de 15 leguas, de 1 real por $\frac{1}{2}$ oz y 2 reales por 1 oz. En 1852 el correo entre Lima y Callao para cartas pesadas fueron rebajadas: 1-4 oz pagaba 2 reales y de 5 – 16 oz. Cuatro reales y después un real por oz.