

Mensajerías. Laboulaye-Trenque Lauquen y muchos caminos más

Mónica Guinarf¹

La Historia no debe ser una simple acumulación de datos, sino un abrazo que en verdad nos una.

Plaza de las Carretas, hoy Plaza Mauricio Boireau es el brazo inicial para transitar un camino juntos.

Hoy entrego una gota de Historia en el inmenso mar, haciendo salir las raíces de sus entrañas, para que el pueblo pueda elaborar su identidad iniciada por tesoneros hombres, hombres de grandeza a imitar, hombres del período más difícil y fecundo: período de semilla y germinación, que debemos descubrir y alumbrar, conociendo su vital energía que le dio origen, para no traicionar con largos olvidos, los nobles esfuerzos de hombres cobijados en la rústica plana de líneas horizontales.

Con una gran esperanza de unión, les dejo en sencillas letras, la sensibilidad de esta tierra querida.

El destino me llevó a visitar la ciudad de Trenque Lauquen (Bs Aires) o Laguna Redonda, tierras naturales del Cacique Pincén y su gente, fundada el 12 de abril de 1876 a las 17:23 hs. por Conrado Villegas. Allí encontré entre amarillos testigos del pasado una historia en común: Mensajerías Vallée.

A fines del siglo XIX, las galeras eran el único medio de comunicación de las poblaciones aún no alcanzadas por el ferrocarril, algunas eran líneas locales, con recorridos cortos, otras tenían una vasta zona de actuación, combinando sus servicios con los lugares llamados “punta de rieles” (estaciones terminales de una línea férrea). Tenían horarios fijos y hacían publicidad para atraer a usuarios.

Por el sud y el este, la zona de influencia era mucha más amplia y la servían dos líneas de dirigencias o mensajerías; la primera hasta Trenque Lauquen (60 leguas) pasando por Italo y más tarde por General Villegas. La segunda, hasta El Tordillo (Parera) con recorrido de más o menos 40 leguas. La ruta de esta última seguía la dirección de “La Ramada”, “La Vascongada”, “El árbol” y tomaba después hacia el sud, atravesando los lugares donde hoy se encuentran situadas en estaciones Jovita y Mattaldi (del ramal de Laboulaye a Villa Valeria), entre Huinca Renancó y Cañada Verde más adelante y por entre Simpson y Quetrequén, en línea de General Villegas.

Las dos galeras hacían un viaje por semana y como es lógico, murieron o buscaron otro campo de acción cuando el ferrocarril tendió nuevas líneas en los lugares que ellas servían.

En el Registro Nacional correspondiente a 1891 se encontraba el decreto N°20.105, por el que se autoriza a la Dirección General de Correos y Telégrafos a pagar al contratista don Jorge Valleé la suma de \$1500 mensuales por el transporte de correspondencia en seis líneas distintas, una de las cuales era la de Trenque Lauquen a Italo y Laboulaye. Firmaban dicho decreto, conjuntamente con el

¹ Historiadora de la región surcordobesa, oriunda de Laboulaye.

presidente Pellegrini, los generales Julio A. Roca y Nicolas Levalle, Ministros del Interior, de Guerra y Marina respectivamente.

Un aviso de la época decía:

“MENSAJERÍAS VALLEE

Salen de Buenos Aires, por el ferrocarril Sud, los días 3,5,7,9,13,17,19,21,25 y 29. Transporte de pasajeros, correspondencia y carga general”

La combinación con la mensajería se hacía, primero por el 9 de julio y luego por Trenque Lauquen.

A modo de curiosidad, y demostrando como eran los viajes entonces, recordamos que el General Ayala, primer gobernador designado para el antiguo territorio de La Pampa, debió recorrer en aquellos vehículos 140 leguas antes de llegar a su destino, General Acha, la ciudad capital.

Ocasionalmente, vale decir, cuando había pasajeros aislados o en poco número, las empresas utilizaban sulkys o volantas para el servicio entre localidades más o menos cercanas. En cuanto a las galeras hubo algunas con capacidad para 30 pasajeros, amén del equipaje que se llevaba en el techo; estaban todas bautizadas y ostentaban sus nombres a lo largo de sus costados: “La Constante”, “La Pareja”, “La Berlina”, “La Veloz”, “La Guapa” y otros por el estilo, aunque éstos no bastaban para asegurar al pasajero de los riesgos de un vuelco, de la rotura de un eje, percance los dos sumamente desagradable o en el mejor de los casos, de los naturales machucones, pues los caminos abundaban en baches y los mayores, encaramados en su alto pescante, no disminuían la velocidad de la marcha por motivos tan simples y que a ellos, por la fuerza de la costumbre, no les afectaba.

“La mensajería (...) se hallaba prodigiosamente atajada en cuanto a número de las bestias que debían arrastrarla: cuatro yeguas en el tronco (dos en la lanza y los laderos) y tres yeguas en las cuartas dirigidas cada una por un postillón”.

Un relato dice:

“Siéntese un toque prolongado de corneta, dado por el mayoral, y en marca. Los tiros, estimulados por el látigo y los gritos de los conductores, salieron a toda furia y pocos minutos después corríamos a pleno desierto”.

Menciones

En el libro de la Historia de Trenque Lauquen se hace mención del festejo de Romerías Españolas locales de 1887 diciendo:

“(...) Tuvo el concurso de una banda de música, transportada en mensajería, desde Nueve de Julio y el cura párroco de aquel lugar, que realizó en esa oportunidad, misas de campaña, bautizos y casamientos”.

Más adelante continúa diciendo:

“La llegada del ferrocarril importaba para el naciente pueblo, el comienzo de una mayor actividad comercial por cuanto en su carácter de “punta de rieles” todo el

tránsito de transportes pampeanos por carros habían de llegar a esta plaza, como se lo denominaba a la playa de estación”

**Reglamentos para las mensajerías, correos y Postas Nacionales
A continuación, anexo reglamentaciones, Buenos Aires, noviembre 4 de 1863:**

Mensajería Valée. Reglamento para las Mensajerías, Correos y Postas Nacionales. Buenos Aires, noviembre 4 de 1863.

Agencias.

Art. 1º: Para la mejor consecución de los fines que fue establecida la empresa de Mensajerías Correos Nacionales constituirá agentes que la representen para su desempeño en cada una y todas las ciudades y villas que desde su punto de partida hasta el de su término, toquen las líneas que está obligada a recorrer conduciendo la correspondencia pública. Art. 2º: Los Agentes de la empresa fijarán su despacho en una Oficina situada en parte central de la respectiva localidad; sin que en ningún caso ni bajo pretexto alguno, sea lícito tenerla en los suburbios ni en condiciones que de cualquier modo perjudiquen el libre y fácil acceso que diariamente debe ofrecer al público. Art. 3º: Son deberes especiales de los agentes: 1- Tener siempre disponible el número de carruajes y carros, capataces, peones y demás accesorios que pueda demandar la conducción de la correspondencia y pasajeros, según las indicaciones que resulten de la estadística del movimiento de una y otros. 2- Expedir conforme a reglamento los boletos de pasaje, sin exclusión ni distinción de personas, guardando solamente el orden numérico de los asientos del carruaje. 3- Exceptuándose como casos únicos, el de detención legal, el de enfermedad facultativamente calificada de contagiosa y el de embriaguez actual. 4- El entendido que idéntica franquicia prestará es agente al transporte de equipajes y encomiendas. 5- Considerando como cerrado su despacho para cada viaje, una hora antes de la señalada por la Tabla para que la administración de correos expida la correspondencia, el agente tendrá desde ese momento en aptitud de marcha, el carruaje o los carruajes que fuere menester. 6- Desde entonces, procederá a entregar al conductor de viaje, los equipajes y las encomiendas bajo guía descriptiva, en la cual, a más de enumerar los pasajeros por su nombre, relacionará las piezas y el peso de los equipajes, y las encomiendas a bulto, peso o cantidad, como fuere más cierto o corresponda: cuidando de presidir al acomodo de todo en el carruaje y el carro, si alguno se ocupare. 7- Llegada la hora de tabla, estará en la administración de correos para recoger personalmente la correspondencia bajo recibo, en que se expresará la hora de la entrega. 8- Hará constar de la manera más fehaciente cualquier demora que la administración cometa en la entrega de la correspondencia, lo mismo que aquellas que su propio despacho sufra por causas ajenas de su voluntad. 9- Inmediatamente del arribo de la Mensajería, entregará por sí mismo al administrador del ramo la correspondencia y cuanto más conduzca a su título, tomando el competente recibo, con expresión también de la hora. 10-

Expedirá enseguida el equipaje de los pasajeros y las encomiendas por el boleto respectivo o por la guía del conductor en su defecto. Art. 4º: El servicio de la empresa a los particulares se pagará siempre de contado, al expedir los boletos de pasajes, equipajes y encomiendas. Art. 5º: La empresa es directamente responsable por sus agentes como tales. Sin embargo, la Nación y los particulares tienen contra ellos acción subsidiaria.

Carruajes

Art. 6º: Los carruajes para la conducción de la correspondencia y pasajeros serán completamente seguros, cómodos y aseados, conteniendo un departamento especial para correspondencia y las encomiendas de poco bulto, que sean delicadas o frágiles. Art. 7º: Estarán marcados o numerados en el carruaje los asientos, para que tenga amplia y cómoda capacidad según los términos del contrato vigente. Art. 8º: Para el servicio ordinario de la correspondencia y pasajeros, es absolutamente prohibido el uso: 1- De carruajes abiertos o simplemente cerrados con cristal. 2- De carruajes de dos ruedas. 3- De los que no estén montados sobre un doble juego de resortes elásticos.

Conductores y peones.

Art. 9º: Para cada viaje de los que está obligada a hacer en las diversas líneas trazadas por su contrato, la empresa pondrá un conductor que, durante el viaje será reputado como verdadero Correista Nacional. Art. 10º: Corresponde al conductor: 1- Allanar cualquier dificultad que se presente en el viaje, a contar desde el momento en que el agente lo despacha. 2- Cuidar el acomodo de los equipajes y las encomiendas, consultando su conservación y el uso que los pasajeros puedan hacer de sus efectos. 3- Mantener orden y aseo en el interior del carruaje y poner la más prolija atención en cuanto conduzca a la seguridad y buen uso del vehículo. 4- Impedir la introducción de objetos, cualesquiera que sean, de que no tenga conocimiento el agente, y en caso de haberse realizado la introducción, dar cuenta al más inmediato del punto en que tuvo lugar. 5- Impedir también que los peones tomen cartas para conducir a mano, debiendo recoger las que llevaran, y entregarlas en la oficina que corresponda. 6- Vigilar el comportamiento de los peones, de quienes debe ser considerado como verdadero superior y jefe. 7- Revisar incesantemente las monturas de los tiradores, obligándoles a que las acondicionen de modo que no estropeen las cabalgaduras. 8- Impedir el uso de la espuela y el abuso del rebenque, lo mismo que cualquier acto de crueldad con las cabalgaduras, para lo cual no consentirá jamás el servicio de animales estropeados, enfermos o postrados. 9- Reprender a los peones y aún despedirlos si necesario fuere, debiendo prestarles su auxilio las autoridades de quienes lo solicite con justa causa, para mantenerlos en la subordinación o para que cumplan con sus obligaciones. 10- Atender con toda consideración a los pasajeros, y proporcionarles, para su mayor comodidad, el servicio de los peones en las paradas. 11- Resolver

las dificultades que se susciten entre los pasajeros, y aún interponerse para evitar altercados o querellas. 12- No permitir que persona alguna duerma en la sección del carruaje destinada a la correspondencia y encomiendas, pues el mero hecho de la infracción de este precepto le constituye personalmente responsable de cualquier menoscabo a lo que diere lugar en lo que el carruaje contiene. 14- Hacer vadear los ríos y reparar todo paso riesgoso, antes de lanzar el carruaje y tomar cuantas precauciones le prescribiera la prudencia, siendo el dueño de lo que conduce, para preservar las personas y las cosas a su cargo en esos casos u otros en que pudiera haber peligro: en cuyos casos pedirá y seguirá el parecer de la mayoría de los pasajeros. Art. 11º: El punto de partida y el de arribo exclusivamente forzoso para el conductor, son las oficinas de la empresa en los lugares que limitan la línea o vía en que viaja. Así, no permitirá que ningún pasajero, valija, ni encomienda, bajen o queden en parte alguna que no esté conforme con el respectivo boleto o con la guía a su cargo. Art. 12º: El conductor procurará hacer diariamente aquellas jornadas que crea conveniente, para que sus arribos y sus salidas en los puntos que debe tocar el viaje, sean los que la Tabla tenga designados. Art. 13º: A ese fin, no demorará en las postas más del tiempo necesario para mudar caballos, y para que los pasajeros puedan tomar alguna colación dos veces al día. Art. 14º: Conviene que el conductor haga certificar suficientemente cualquier demora que sufra en la marcha, siempre con expresión de causa y duración. Art. 15º: Puede el conductor anticipar su salida de mañana y prolongar la marcha hasta entrada la noche, en tanto como sea preciso para reponer la parada que haga durante las altas horas de calor en verano, y proceder viceversa para las de extremado frío en invierno; pero ha de ser en la inteligencia de que la razón de comodidad no le autoriza para aumentar en lo más mínimo los peligros del camino. Art. 16º: En caso de incendio, robo a mano armada, naufragio u otros semejantes, el conductor es el agente natural y forzoso de la empresa, para salvar y asegurar la persona de los pasajeros y los intereses a su cargo. En tales casos los peones bajo su dirección hacen las veces de fuerza pública. Art. 17º: A más de la responsabilidad civil por los perjuicios que consientan u ocasionen, los conductores la tienen también por el maltrato u otros excesos con que pudieran haber agraviado a los pasajeros. Art. 18º: La empresa podrá cobrar como precio máximo por conducción de pasajeros: en asiento de rotonda 1 3/4 real cada legua; para niños de 4 a 9 años, medio pasaje; para los de menos edad, gratis. Se admitirá además pasajeros de pescante por el precio de 1 1/2 real por cada legua cuando el carruaje pueda conducirlos en esa forma. Art. 19º: Cada pasajero tiene derecho, por razón de pasaje de su persona, al transporte de dos arrobas de equipaje u otros objetos; si el asiento es en cupé a una arroba solamente. Art. 20º: El exceso de equipaje pagará a razón de dos pesos por arroba por una distancia de cien a ciento doce leguas. Art. 21º: Los pasajeros pueden alzar al carruaje, sin cargo alguno, su saco de noche, víveres y licores para su uso en calidad moderada. Art. 22º: Los pasajeros presentarán en la agencia sus equipajes en bultos bien acondicionados y rotulados con su nombre y destino. Art. 23º: Cerrado el despacho de la agencia, conforme al artículo 3º inciso 5 no se reciben equipajes, y su dueño sólo tendrá derecho para que se le conduzca en el siguiente

viaje. Art. 24º: El boleto de pasaje es transferible con conocimiento previo del agente; pero no sirve para otro viaje que aquel para el cual fue dado, ni puede ser devuelto a la empresa. Si desistiendo del viaje, su tenedor lo avisa al agente veinticuatro horas antes de la marcha, la empresa lo recibe y sustituye la mitad de su valor. Art. 25º: Es lícito contratar el pasaje en un punto para empezar el viaje en cualquier otro de línea. Art. 26º: La Mensajería no demora para esperar pasajeros. El que no concorra en oportunidad, pierde irremediamente su derecho. Art. 27º: No es permitido llevar dentro del carruaje animales ni bultos que puedan incomodar a los pasajeros. Art. 28º: Todo pasajero tiene derecho para reclamar, si el carruaje carece de las condiciones de capacidad, comodidad y aseo que este Reglamento requiere. Art. 29º: Cada pasajero ocupará el asiento que indique el número de su boleto; pero podrá variar y aún espaciarse en los inmediatos que se hallen vacantes. Art. 30º: Ningún pasajero tiene facultad para demorar, alterar ni desviar el curso del viaje; exceptuándose los casos de peligro, en los cuales se procederá conforme al Reglamento y a lo que la prudencia aconseja. Art. 31º: Son de cuenta de los pasajeros los daños o deterioros que, fuera del uso ordinario, originen al carruaje. Art. 32º: En caso de enfermedad que impida a un pasajero continuar el viaje, puede el conductor hacerle entrega de todo o parte de sus efectos, haciéndolo constar en el boleto o de otro modo, y tomando un certificado para cancelar la guía a su cargo, y que el pasajero pueda continuar su camino en otro viaje de la línea, en que haya asiento vacante. Art. 33º: A falta de convenio especial, la empresa limitará el precio por conducción de encomiendas, sobre la base de cien a ciento doce leguas de camino, a la siguiente tarifa: hasta 4 libras de peso, 4 reales; de 4 a 16 idem.; de 16 a 1 arroba, 2 pesos; de 1 arroba en adelante, 2 pesos cada una. Art. 34º: Aquellos bultos cuyo volumen no guarde proporción con el peso, están fuera de tarifa, y su transporte será convencional. Art. 35º: Los caudales abonarán, sobre la base de distancia que fija el artículo 33: el oro sellado un medio por ciento, idem en pasta, al precio de onza; la plata sellada, medio por ciento, idem en piña, a razón de diez pesos marco; las alhajas, por su valor aproximado. Art. 36º: La empresa no recibirá bulto alguno para transportar, si no se presenta convenientemente acondicionado, sellado, rotulado con el nombre de la persona y del lugar a que se destina, y expresando además su contenido. Así se relacionará en el boleto de transporte y en la guía de conducción. Art. 37º: La empresa responde de los caudales que se le entreguen según cuenta o estimación manifiesta. Art. 38º: Responde asimismo de los bultos descritos como lo exige el artículo 36, pero no garante la exactitud de su contenido. Si, al entregarlo a su destino, se encuentra alterado el bulto en su acondicionamiento, de manera que haya permitido sustracción, la empresa integra lo que se demuestre que fue sustraído o su valor y si la alteración ha perjudicado simplemente al estado del contenido, resarce el deterioro equivalente estimado. Art. 39º: En caso de desaparecer totalmente un bulto durante el viaje o en las agencias, y que no haya sido certificado con arreglo al artículo 36, la empresa abonará: por un baúl lleno, 50 pesos; por una maleta, 20 pesos; por un cajón, 16 pesos; por un saco de noche, 10 pesos; por un apero o silla, 10 pesos; por bulto o lío, 5 pesos; por una sombrerera, 5 pesos. Art. 40º: Es absolutamente prohibido conducir

materiales inflamables en el carruaje de la correspondencia o pasajeros. Art. 41º: La responsabilidad de la empresa no procede en casos fortuitos o de fuerza mayor, siempre que sus agentes y dependientes hayan observado las obligaciones precaucionales que el Reglamento les prescribe.

Postas

Art. 42º: Todo particular tiene derecho para establecer postas en los caminos públicos, con sujeción a los Reglamentos que dicte el Gobierno de la Nación y en las localidades que la autoridad del ramo determine. Art. 43º: Exceptúense de esta franquicia los Inspectores de caminos, la empresa, sus agentes y sus dependientes, a quienes se prohíbe, bajo pena de remoción instantánea, tener interés directo o indirecto en este género de establecimientos. Art. 44º: Son deberes especiales de todo maestro o dueño de posta: 1- Mantener los postillones necesarios para ocurrir al servicio de la empresa y de los particulares, en esta proporción: para una distancia de 1 a 4 leguas, cuatro postillones; para la de cinco, uno más; y así sucesivamente hasta ocho postillones, número que se fija como máximo para la mayor distancia que haya de posta a posta. 2- Tener el número de cabalgaduras que el servicio de la empresa y de los particulares requieran. 3- Conservar separados y bajo marcha especial, los que debe destinar al servicio también especial de la empresa. 4- Poner a corral, una hora antes de llegar la Mensajería, doce caballos, lo menos, de su servicio especial. 5- Establecer puestos y corrales cada 4 leguas o en un promedio conveniente, cuando la distancia por salvar sea mayor; y entonces podrá mantener únicamente el número de postillones que exija la mayor fracción que quedare de la distancia total. 6- Tener en las postas, muy especialmente aquellas que estén llamadas a servir de alojamiento o cabo de jornada en los viajes de la empresa, una habitación perfectamente aseada, con división para uno y otro sexo, y provista de bancos para dormir, mesas, asientos, lavatorios y demás útiles para el uso gratis de los pasajeros y conductores. 7- Proveer por su justo precio los víveres que los alojados necesiten, siendo que se encuentran en la localidad o en las cercanías. Art. 45º: Bajo ningún pretexto admitirá postillón que tenga menos de quince años de edad. Art. 46º: Los postillones deben cuidado y asistencia a los pasajeros que acompañan, cualquiera infidencia de su parte será penada con todo rigor de justicia. Art. 47º: Cada correo a caballo o carruaje, lo mismo que cada pasajero particular que viaje de un modo o de otro, será asistido por un postillón, pagando solamente el caballo que ocupa; pero, si el postillón hace de tirador, se le abonará por esta razón un medio real por cada legua de ida. Art. 48º. Las cabalgaduras de las postas serán mansas, sanas y sin malas condiciones. Art. 49º: El servicio de la empresa es preferente, pero no excluye el de los particulares. Art. 50º: Entre tanto que se establecen en los puntos de partida de la Mensajería, las romanas o básculas destinadas a determinar con exactitud el peso de los carruajes, servirá de regla la siguiente escala proporcional en cuanto al número de caballos que deben emplearse: para un carruaje con 30 arroba de carga, 3 caballos; para un carruaje con 48 arroba de carga, 4 caballos; para un carruaje

con 60 arroba de carga, 5 caballos; para un carruaje de 75 arroba de carga, 6 caballos; para un carruaje con 90 arroba de carga, 7 caballos; para un carruaje con 105 arroba de carga, 8 caballos. Art. 51º: Es entendido que los carruajes sobre los cuales se hace el cálculo precedente deben ser de construcción liviana y dimensiones arregladas a la carga que llevan, los cuales ninguno deberá exceder de doce asientos. Art. 52º: Cuando el peso de la carga y pasajeros excedieran de 105 arrobas, la empresa está obligada a dividirla en dos carruajes. Es entendido que, los carros de transporte (o sea carretones) serán divididos a su vez en las mismas condiciones que los carruajes de pasajeros, respecto al tiro de caballos. Art. 53º: Cada pasajero se considera como peso de 6 arroba; siendo niño, como tres. Art. 54º: Desde que haya romana de carruajes, el número de caballo que ocupará cada será estrictamente conforme a la base del artículo 52. Art. 55º: La empresa, lo mismo que los particulares pagará de presente a los maestros de posta: por caballo de silla, medio real cada legua de ida. El máximo de peso de carga será 6 arrobas. Art. 56º: Estos precios y el del postillón sirviendo según el artículo 48, serán dobles hasta la primera posta de salida (no de entrada) de las capitales de provincia. Art. 57º: Las postas no están obligadas a servir gratis o de fiado a persona alguna; pero a los precios dichos, no negarán ni demorarán sus servicios bajo ningún pretexto. Art. 58º: Sólo por una razón evidente y no habiendo aumento de peligro por esa circunstancia, puede correrse de noche por las postas. Art. 59º: La marcha de los carruajes será hasta de tres leguas por hora. Art. 60º: A la brevedad posible, los maestros de postas construirán galpones o ramadas espaciosas para abrigar cabalgaduras. Art. 61º: Los caballos de las postas señalados con marca especial son privilegiadamente inviolables, como objetos de servicio nacional; y quien quiera que con escrito por escrito o sin ella, sea simple particular o autorizado nacional o provincial, disponga de ellos fuera del servicio para que son destinados, incurre en la responsabilidad y las penas de los atentadores contra la propiedad de la nación. Art. 62º: Los maestros de postas y los postillones se consideraran en servicio activo de la nación, que excluye a cualquier otro. Art. 63º: Las casas de posta, los campos, las cabalgaduras y demás que las complementan, se reputan en las mismas condiciones legales que toda Oficina Nacional con sus dependencias. Art. 64º: Si por plaga, invasión de indios u otro accidente, los maestros de posta sufrieran pérdida de consideración en las caballadas, y no pudieran reponerla desde luego, ocurrirán justificadamente y por escrito al Inspector, solicitando habilitación de recursos a cuenta de sus servicios a la Nación. Art. 65º: Los maestros de posta están obligados a enviar y transmitir inmediato aviso a la autoridad más próxima de cualquier fuerza armada desconocida que avisten, o la noticia que tengan o reciban sobre invasión de indios. En este último caso, cada maestro de posta debe comunicar la noticia, sea cual fuere, a cada uno de sus colaterales inmediatos, de manera que se corra por toda la línea hasta los primeros pueblos. Cualquiera omisión o demora injustificada en el cumplimiento de este deber, será castigada irremisiblemente con una multa de cincuenta pesos. Art. 66º: Si el servicio de una posta llegare a fallar accidentalmente, los inmediatos servirán, cada uno a su vez, la distancia que a dicha posta corresponde, hasta tanto que el Inspector provea lo

conducente; entendiéndose que cada uno de aquellos no percibirá, por el aumento de distancia, más retribución de la que a la posta inhabilitada señalaba el reglamento. Art. 67º: Únicamente en casos premiosos es lícito prolongar el servicio de una posta más allá de su inmediata o desviarlo de su línea ordinaria: como cuando un peligro o un grave inconveniente así lo aconsejan, pero siempre se remunerará proporcionalmente el mayor servicio prestado. Art. 68º: El servicio de las postas será pagado siempre de presente y en mano propia al maestro o dueño, que sin excusa alguna estará obligado entonces a prestarlo a quien quiera que lo pida. Art. 69º: Hacen excepción a esta regla las comunicaciones que los administradores de rentas nacionales, y los inspectores de postas y caminos (andando por ellos los jefes del Ejército Nacional en campaña, y también un individuo particular, pueden expedir al Gobierno Nacional o sus agentes siempre que se trate de un interés grave y muy urgente, en cuyo caso (que se considera excepcional) los pliegos conteniendo las comunicaciones llevarán la expresión de servicio nacional extraordinario, con anotación de la hora en que cada posta lo recibe. Art. 70º: Las comunicaciones del servicio extraordinario serán conducidas de posta en posta hasta su destino por un postillón, y en caso necesario por el maestro o dueño en persona, pues ninguna consideración disculpará la más leve demora. Art. 71º: El servicio extraordinario será pagado cada trimestre por el administrador de rentas nacionales de la jurisdicción en que se encuentre la posta que lo prestó, y con justificación de cada partida. Art. 72º: Todo maestro de posta es responsable del perjuicio que origine demorando sin justa causa, el servicio que como tal debe prestar. Art. 73º: A su vez la empresa de Mensajerías Correos Nacionales, lo mismo que cualquier particular, están obligados a indemnizar a los maestros de posta el perjuicio que les originen, no siendo consecuencia natural del uso inocente y moderado que deben hacer de los objetos que ocupan. Art. 74º: Los maestros de postas pasarán al Inspector de su línea una razón mensual del número de caballos útiles que poseen, con expresión de las bajas sufridas y su causa. Art. 75º: Es obligación de los maestros de posta enarbolar una bandera nacional, que ha de mantenerse izada desde la salida del sol hasta la entrada del mismo, los días en que deben llegar las Mensajerías nacionales, como también los festivos. La dirección queda encargada de proveer a las postas de la bandera indicada. Art. 76º: Los maestros de posta firmarán o harán firmar por sí dos ejemplares de este reglamento, uno de los cuales conservarán a la vista en la posta, el otro se archivará en la respectiva inspección.

Inspectores de postas y caminos.

Art. 77º: Para la inspección inmediata de su servicio y mejoramiento, los caminos y las postas de la Nación se consideran divididos en tres ramos o líneas distintas, aunque partiendo todas de la ciudad del Rosario como centro de la comunicación terrestre, y se denominarán: Inspección del Litoral, Inspección del Norte, Inspección del Oeste. Art. 78º: La Inspección del litoral comprende: al norte, las vías y postas interprovinciales de Santa Fé, Entre Ríos y Corrientes, y al sud, las de Buenos Aires,

en toda su extensión hacia este rumbo. Art. 79º: La Inspección del Norte comprende la línea que gira por Córdoba hacia Jujuy, con sus ramificaciones a Catamarca y a La Rioja. Art. 80º: La Inspección del Oeste comprende la que gira por San Juan hasta Tucumán, con su ramificación al Río Cuarto y la de San Luis a San Juan. Art. 81º: La Inspección del Norte y la del Oeste se extienden también a los caminos de cordillera: la primera desde Catamarca al Norte, y la segunda desde esa latitud al sud. Art. 82º: Cada inspección será desempeñada por un individuo con el título de Inspector Nacional de Postas y Caminos, que gozará del sueldo y viático que la ley determina. Art. 83º: Son deberes de los Inspectores en la respectiva línea: 1- Examinar y decidir si las postas están conformes con lo que el Reglamento y el mejor servicio del ramo exigen. 2- Firmar los títulos que deben tener los maestros de posta y las papeletas de los postillones, después de tomada razón en la Administración de Correos de la jurisdicción territorial en cada posta se encuentra. 3- Promover la rectificación y mejora de la vía, removiendo convenientemente las postas que para ello sea necesario, sin que se paralice el servicio. 4- Determinar así mismo el cambio del carril en las fracciones que se presten sin mayor riesgo o grave dificultad. 5- Examinar la apertura de los caminos, los puentes en construcción y cuantas obras de este género se ejecuten y convenga ejecutar por el Gobierno de la Nación. 6- Fijar la distancia que media entre las postas, dando cuenta oportuna a quienes corresponda. 7- Vigilar incesantemente el desempeño de los agentes de la Empresa y sus dependientes, de los maestros de posta y los suyos, para que sean instantáneamente removidos, cuando no sus deberes a satisfacción del Inspector. 8- Dirimir cualquiera controversia que, en materias del servicio, pueda ocurrir entre los administradores, los agentes, los conductores, los maestros de posta o los pasajeros. 9- Confirmar o rectificar las prevenciones y providencias que interinamente puedan expedir los administradores de correos, para obviar a una dificultad del servicio. 10- Proponer al Ministerio los trabajos conducentes a la plantación de nuevas postas, la apertura o refacción de caminos, la construcción de puentes, calzadas u otras obras para el mejoramiento de la vía y la mayor facilidad de la comunicación, acompañando el informe detallado y descriptivo de la idea. 11- Autorizar con su visto bueno y elevar a la Superioridad con informe fundado cualquiera solicitud de socorro o de subvención de los maestros de posta. 12- Informar mensualmente al Ministerio acerca del estado de las postas y los caminos el servicio de la empresa y el de cuantas personas intervienen en el de este ramo. 13- Elevar mensualmente también un estado demostrativo del personal, edificios, carruajes y cabalgaduras empleados en el servicio de la vía, con mas el número de pasajeros, equipajes, encomiendas y demás que hayan conducido: para lo cual, prescribirá a los Administradores, a los Agentes, Conductores y maestros de posta, todas aquellas minutas o razones estadísticas que juzgue convenientes para el objeto. 14- Sin perjuicio del informe mensual, que reducirán a un cuadro general cada semestre, informarán también en particular sobre cualquier accidente sobre que convenga llamar la atención de la superioridad. Art. 84º: Para el mejor desempeño de su cometido, los Inspectores revisten autoridad preceptiva y discrecional respecto de los objetos para que son constituidos sobre todas aquellas

personas y cosas que ellos comprenden, pero siempre con arreglo a las leyes, contratos y formas establecidas para proceder. Art. 85º: En la parte que cabe, los Inspectores toman acta y certifican siempre que la empresa incurre en las multas que su contrato fija; y su certificación hace plena fé para ejecutar a la empresa, la cual puede repetir contra el Inspector a título de falsedad. Art. 86º: Los Inspectores pueden imponer a los maestros de posta, multas correccionales y compulsivas, desde cinco hasta veinte pesos, según la gravedad del caso, dando cuenta sin demora al gobierno. Art. 87º: Cada inspector recorrerá su línea respectiva cinco veces al año, por lo menos. Art. 88º: Los inspectores, de acuerdo con los administradores de correos, celarán la exactitud en la partida y el arribo de las Mensajerías-Correos, dando aviso inmediatamente a la superioridad de cualquier falta que observen. Art. 89º: Incumbe finalmente a los inspectores, siempre que resuelvan una dificultad, sea que corrijan algo diga relación al ramo, y sea un abuso, sea que se consideren sin autoridad bastante eficaz, informe a la superioridad lo que fuere, con la prontitud que el caso requiera. Art. 90º: El Director General de Correos es el órgano oficial de los Inspectores Nacionales de postas y caminos con el Ministerio del Interior. Art. 91º: A él deben dirigirse también los reclamos y las quejas a que la conducta de los Inspectores diere lugar en materia del servicio, y en aquello que no importe acción civil o criminal cuyo conocimiento compete a la Justicia Nacional. Art. 92º: Quedan vigentes las ordenanzas y reglamentos anteriores de correos, postas y caminos, en cuanto no se opongan a lo que en este se dispone. Mitre. G. Rawson.

Referencias

- Recopilación y narración Revista “Aldeanos...en busca de nuestras raíces” de Mónica Guinard. Año 3. N°32. Junio de 2009. Colaboración Arq. Raúl A. Mainguyague. Textos acto inaugural de “Aula Azul”.
- Párrafos textuales, datos, imágenes y fotografías extraídas de: Libro “Laboulaye, un pueblo cordobés” de Manuel A. Moreira y Pedro Inchauspe.
- Libro “Trenque Lauquen. Historia y Progreso”. Municipalidad de Trenque Lauquen. Libro “Evolución de un Pueblo” de Luis Scalese. Trenque Lauquen. Ed. del Autor. 1941.
- Museo Histórico Campañas al Desierto “Gral. Conrado Villegas”. Trenque Lauquen. Museo Histórico “Manuel A. Moreira”. Laboulaye.