



TESIS DOCTORAL

**COMUNICACIÓN E IMPERIO: LA REFORMA DEL
CORREO EN CARTAGENA DE INDIAS 1707-1777
¿HACIA UN NUEVO MODELO DE SOBERANÍA?
ANÁLISIS HISTÓRICO Y DIPLOMÁTICO".**

Doctoranda: Rocío Moreno Cabanillas

Directores: Manuel Herrero Sánchez

Antonio J. López Gutiérrez

Doctorado en Historia y Estudios Humanísticos: Europa,
América, Lenguas y Artes

Centro de Estudios de Postgrado

Universidad Pablo de Olavide

2020

COMUNICACIÓN E IMPERIO: LA REFORMA DEL CORREO EN CARTAGENA DE INDIAS 1707-1777 ¿HACIA UN NUEVO MODELO DE SOBERANÍA?: ANÁLISIS HISTÓRICO Y DIPLOMÁTICO".

| | |
|-------------------------|---------|
| RESUMEN/ ABSTRACT | Pág. 8 |
| AGRADECIMIENTOS | Pág. 10 |
| INTRODUCCIÓN | Pág. 14 |

1. EL IMPERIO HISPÁNICO ULTRAMARINO DE LOS AUSTRIAS A LOS BORBONES Pág. 32

| | |
|---|---------|
| 1.1. Reformas Borbónicas: la intención política de controlar de la Monarquía Borbónica | Pág. 32 |
| 1.1.1. Debates del Reformismo Borbónico: policentrismo vs. unicentrismo | Pág. 35 |
| 1.1.1. Las Indias como eje central en las políticas borbónicas | Pág. 49 |
| 1.1.2. Reformismo Borbónico en Nueva Granada | Pág. 52 |
| 1.2. La comunicación postal hispanoamericana durante el gobierno de los Austrias | Pág. 55 |
| 1.2.1. El sistema postal transnacional en la Europa Moderna | Pág. 55 |
| 1.2.2. Conectando la Península y América: El Correo Mayor de Indias y los navíos de aviso | Pág. 64 |
| 1.2.3. La reforma postal en la Península Ibérica | Pág. 75 |
| 1.2.4. Planes y proyectos postales desde la península en la primera mitad del siglo XVIII | Pág. 87 |

2. EL ENTRAMADO DEL SISTEMA POSTAL PREVIO A 1764 EN TORNO A CARTAGENA DE INDIAS Pág. 104

| | |
|---|----------|
| 2.1. El correo en el Virreinato de Nueva Granada antes de 1764 | Pág. 104 |
| 2.1.1. La dificultad de las comunicaciones en el virreinato de Nueva Granada | Pág. 104 |
| 2.1.2. El correo en Nueva Granada antes del siglo XVIII | Pág. 119 |
| 2.1.3. Los virreyes de Nueva Granada y sus proyectos postales en el siglo XVIII | Pág. 128 |
| 2.1.4. Pugna de intereses postales dentro del virreinato. | Pág. 135 |
| 2.2. Cartagena de Indias: llave postal de las Indias | Pág. 142 |
| 2.2.1. Cartagena de Indias como ciudad portuaria | Pág. 142 |
| 2.2.2. El puerto de Cartagena de Indias como nodo de comunicaciones | Pág. 149 |
| 2.2.3. Cartagena de Indias durante la primera mitad del siglo XVIII | Pág. 155 |

| | |
|---|-----------------|
| 3. EL PLAN DE REFORMA POSTAL EN HISPANOAMÉRICA | Pág. 162 |
| 3.1. Desencadenantes previos. La competencia comercial entre imperios en el marco de la Guerra de los Siete Años | Pág. 162 |
| 3.2. Ilustrados en la toma de decisiones | Pág. 173 |
| 3.2.1. El correo como cauce para la mejora del imperio colonial hispánico | Pág. 173 |
| 3.2.2. Campomanes, precursor de la reforma postal | Pág. 179 |
| 3.2.3. Instrumentos reformadores del sistema postal | Pág. 182 |
| 3.3. Creación de los Correos Marítimos de 1764 | Pág. 187 |
| 3.3.1. La forja del proyecto postal | Pág. 187 |
| 3.3.2. Cimientos legislativos | Pág. 202 |
| 3.3.3. Últimas pinceladas del plan postal | Pág. 217 |
| 3.4. La lucha por el dominio postal | Pág. 225 |
| 3.4.1. Resistencias peninsulares de Cádiz... .. | Pág. 225 |
| 3.4.2. ...a La Coruña | Pág. 230 |
| | |
| 4. REFORMA BORBÓNICA DEL CORREO EN CARTAGENA DE INDIAS | Pág. 237 |
| 4.1. La aplicación de la reforma del correo en Cartagena de Indias | Pág. 237 |
| 4.1.1. El viaje a Cartagena: un periplo accidentado | Pág. 237 |
| 4.1.2. La administración de correos comienza su andadura | Pág. 243 |
| 4.2. La competencia por el control postal en América | Pág. 251 |
| 4.2.1. Disputas por el dominio del correo terrestre | Pág. 251 |
| 4.2.2. Enfrentamientos y equilibrios entre los distintos agentes | Pág. 259 |
| 4.2.3. Desafíos en la implantación de la reforma postal | Pág. 276 |
| 4.3. De las ideas a la realidad: diferencias entre la norma y la práctica en la implantación de la reforma | Pág. 283 |
| 4.3.1. Vicisitudes en la mar... .. | Pág. 283 |
| 4.3.2. ...y en la tierra | Pág. 295 |
| | |
| 5. LA REFORMA POSTAL Y LA ORGANIZACIÓN INTERNA DE LA ADMINISTRACIÓN DE CORREOS DE CARTAGENA DE INDIAS | Pág. 318 |
| 5.1. Introducción | Pág. 318 |
| 5.2. Organización interna | Pág. 323 |
| 5.2.1. Organigrama de la renta de correos | Pág. 323 |

| | |
|---|----------|
| 5.2.2. Oficinas de correos subalternas a la Administración de Correos de Cartagena de Indias | Pág. 328 |
| 5.2.3. Empleados de correos | Pág. 333 |
| 5.2.3.1. Administrador de correos | Pág. 334 |
| 5.2.3.1.1. Roque de Aguión y Andrade | Pág. 336 |
| 5.2.3.1.2. Manuel de Valbuena | Pág. 337 |
| 5.2.3.1.3. Antonio Calderón | Pág. 338 |
| 5.2.3.1.4. José Flores de Longoria | Pág. 339 |
| 5.2.3.2. Oficial Mayor Interventor | Pág. 339 |
| 5.2.3.2.1. Manuel de Valbuena | Pág. 340 |
| 5.2.3.2.2. Mauricio de Rivera y Carrasquilla | Pág. 341 |
| 5.2.3.2.3. José Flores de Longoria | Pág. 342 |
| 5.2.3.2.4. Tomás Alonso Carriazo | Pág. 342 |
| 5.2.3.3. Oficial 2º | Pág. 343 |
| 5.2.3.3.1. José de la Terga | Pág. 344 |
| 5.2.3.3.2. Tomás Alonso Carriazo | Pág. 344 |
| 5.2.3.3.3. José Francisco Martínez y Viana | Pág. 345 |
| 5.2.3.3.4. Hermenegildo José Granados | Pág. 345 |
| 5.2.3.3.5. Fernando Balboa y Zayas | Pág. 345 |
| 5.2.3.4. Oficial 3º | Pág. 345 |
| 5.2.3.4.1. Bernabé Antonio de Novoa | Pág. 346 |
| 5.2.3.4.2. Antonio de Miranda | Pág. 347 |
| 5.2.3.4.3. Juan José de Espinosa y Salas | Pág. 347 |
| 5.2.3.5. Teniente de tierra | Pág. 347 |
| 5.2.3.6. Conductores | Pág. 352 |
| 5.2.3.6.1. Conducción ordinaria | Pág. 354 |
| 5.2.3.6.1.1. Conducción ordinaria de la correspondencia desde Cartagena de Indias a Barranca del Rey | Pág. 354 |
| 5.2.3.6.1.2. Conducción ordinaria de la correspondencia desde Barranca del Rey hasta la villa de Honda por el río Magdalena | Pág. 355 |
| 5.2.3.6.1.3. Conducción ordinaria desde la ciudad de Cartagena de Indias hasta el sitio de Barranquilla a caballo, desde allí por el río hasta el pueblo de la Ciénaga, y de ahí a la ciudad de Santa Marta | Pág. 357 |
| 5.2.3.6.2. Conducción extraordinaria | Pág. 359 |
| 5.2.3.7. Ordenanza | Pág. 362 |
| 5.2.3.8. Escribientes | Pág. 363 |
| 5.2.3.9. Porcentaje de los sueldos | Pág. 377 |
| 5.2.4. Rutas postales | Pág. 380 |
| 5.1.4.1. Las rutas postales antes de la reforma postal | Pág. 381 |
| 5.1.4.1.1. Carrera Santa Fe – Cartagena de Indias | Pág. 381 |
| 5.1.4.1.2. Carrera Santa Fe – Quito | Pág. 383 |
| 5.1.4.1.3. Carrera Santa Fe – Maracaibo | Pág. 384 |
| 5.1.4.1.4. Carrera de Girón | Pág. 385 |
| 5.1.4.1.5. Carrera de Opón | Pág. 386 |
| 5.1.4.1.6. Carrera Cartago – Popayán | Pág. 387 |
| 5.1.4.2. Las rutas postales tras la reforma postal | Pág. 387 |

| | |
|---|----------|
| 5.1.4.2.1. Carrera de Santa Fe a Cartagena de Indias | Pág. 390 |
| 5.1.4.2.2. Carrera de Santa Fe a Maracaibo | Pág. 393 |
| 5.1.4.2.3. Carrera de Santa Fe a Popayán | Pág. 394 |
| 5.1.4.2.4. Carrera de Cartagena de Indias a Santa Marta | Pág. 395 |
| 5.1.4.2.5. Carrera de Cartagena de Indias a Panamá | Pág. 396 |
| 5.1.4.2.6. Carrera de Cartagena de Indias a Quito | Pág. 398 |
| 5.1.4.2.7. Carrera de Cartagena de Indias a Lima | Pág. 399 |

**6. LA ADMINISTRACIÓN DE CORREOS DE CARTAGENA DE INDIAS
COMO ORGANISMO PRODUCTOR DE DOCUMENTACIÓN Pág. 401**

| | |
|---|----------|
| 6.1. Introducción | Pág. 401 |
| 6.2. Génesis documental | Pág. 406 |
| 6.1.1. Actio | Pág. 408 |
| 6.1.1.1. Petitio | Pág. 408 |
| 6.1.1.2. Intercessio | Pág. 410 |
| 6.1.1.3. Interventio | Pág. 411 |
| 6.1.1.4. Comunicación de la actio | Pág. 413 |
| 6.1.2. Conscriptio | Pág. 415 |
| 6.1.2.1. Iussio | Pág. 415 |
| 6.1.2.2. Minutatio | Pág. 418 |
| 6.1.2.3. Mundum | Pág. 422 |
| 6.1.2.4. Validatio | Pág. 425 |
| 6.1.2.4.1. Suscripción y signatura | Pág. 426 |
| 6.1.2.4.2. El sello | Pág. 429 |
| 6.1.2.5. Taxatio | Pág. 430 |
| 6.1.2.6. Exeditio | Pág. 432 |
| 6.1.3. Soporte, material y escritura | Pág. 434 |
| 6.1.3.1. Soporte | Pág. 434 |
| 6.1.3.2. Material para escribir | Pág. 438 |
| 6.1.3.3. La escritura | Pág. 442 |
| 6.2. Tradición documental | Pág. 452 |
| 6.2.1. Minuta | Pág. 453 |
| 6.2.2. Original | Pág. 459 |
| 6.2.2.1. Original Autógrafo | Pág. 461 |
| 6.2.2.2. Original Heterógrafo | Pág. 463 |
| 6.2.2.3. Originales múltiple | Pág. 464 |
| 6.2.3. Copias | Pág. 468 |
| 6.2.3.1. Copias certificadas | Pág. 469 |
| 6.2.3.1.1. Por el personal de la administración de correos .. | Pág. 470 |
| 6.2.3.1.2. De escribanos o notarios públicos | Pág. 472 |
| 6.2.3.2. Copias insertas | Pág. 477 |
| 6.2.3.3. Copias simples | Pág. 479 |

| | |
|---|-----------------|
| 7. CLASIFICACIÓN Y TIPOLOGÍA DOCUMENTAL | Pág. 481 |
| 7.1. Criterios generales de la clasificación documental | Pág. 482 |
| 7.2. Documentos emanados de la Administración de Correos de Cartagena de Indias | Pág. 484 |
| 7.2.1. Cartas | Pág. 485 |
| 7.2.1.1. Cartas emanadas de los administradores de correos de Cartagena de Indias | Pág. 494 |
| 7.2.1.2. Cartas emanadas de los oficiales de correos de Cartagena de Indias | Pág. 519 |
| 7.2.2. Expedientes | Pág. 530 |
| 7.2.2.1. Expediente administrativo | Pág. 530 |
| 7.2.2.1.1. Inicio | Pág. 534 |
| 7.2.2.1.1.1. La correspondencia de oficio | Pág. 534 |
| 7.2.2.1.2.2. La correspondencia de parte | Pág. 538 |
| 7.2.2.1.2. Tramitación | Pág. 540 |
| 7.2.2.1.3. Resolución | Pág. 544 |
| 7.2.2.2. Cuentas | Pág. 545 |
| 7.2.2.2.1. Relación jurada y cuenta general ordenada | Pág. 549 |
| 7.2.2.2.1.1. Reparación de cuentas | Pág. 569 |
| 7.2.2.2.1.2. Fenecimiento de las cuentas | Pág. 572 |
| 7.2.2.2.2. Cuenta general de gastos y aprovechamiento de las embarcaciones de la renta | Pág. 574 |
| 7.2.2.2.2.1. Reparación de cuentas | Pág. 579 |
| 7.2.2.2.3. Documentación justificativa | Pág. 581 |
| 7.2.2.2.3.1. Relación jurada | Pág. 582 |
| 7.2.2.2.3.2. Certificación | Pág. 586 |
| 7.2.2.2.3.3. Recibo | Pág. 587 |
| 7.2.2.2.3.4. Relación de gastos | Pág. 588 |
| 7.2.2.2.3.5. Reintegro de pagos | Pág. 589 |
| 7.2.2.2.3.6. Carta de pago..... | Pág. 590 |
| 7.2.2.2.3.7. Nota de la carga a flete y pasajeros... | Pág. 591 |
| 7.2.2.2.3.8. Cuenta de gastos de embarcación..... | Pág. 592 |
| 7.2.2.2.3.9. Carta de estimación..... | Pág. 592 |
| 7.2.2.2.3.10. Justificación de venta..... | Pág. 593 |
| 7.2.2.2.3.11. Nota o razón de gastos..... | Pág. 594 |
| 7.2.3. Instrucciones | Pág. 595 |
| 7.2.4. Inventarios o razones | Pág. 599 |
| 7.2.5. Índices | Pág. 604 |
| 7.3. Documentos recibidos de la Administración de Correos de Cartagena de Indias | Pág. 609 |
| 7.3.1. Documentos emanados de la autoridad soberana | Pág. 609 |
| 7.3.1.1. El Rey | Pág. 609 |
| 7.3.1.1.1. Real Provisión | Pág. 609 |
| 7.3.1.1.2. Real Cédula | Pág. 615 |
| 7.3.1.1.3. Real Decreto | Pág. 623 |

| | |
|--|-----------------|
| 7.3.2. Documentos emanados de las autoridades peninsulares | Pág. 626 |
| 7.3.2.1. Superintendente General de Correos | Pág. 626 |
| 7.3.2.1.1. Real Orden | Pág. 627 |
| 7.3.2.1.2. Provisiones ministeriales | Pág. 634 |
| 7.3.2.2. Directores Generales de la Renta de Correos | Pág. 636 |
| 7.3.2.2.1. Cartas | Pág. 636 |
| 7.3.3. Documentos emanados de las autoridades indianas | Pág. 649 |
| 7.3.3.1. Virrey de Nueva Granada | Pág. 649 |
| 7.3.3.1.1. Real Orden | Pág. 649 |
| 7.3.3.1.2. Mandamiento | Pág. 652 |
| 7.3.3.1.3. Orden | Pág. 654 |
| 7.3.3.2. Gobernador de Cartagena de Indias | Pág. 656 |
| 7.3.3.2.1. Provisión | Pág. 656 |
| 7.3.3.2.2. Carta | Pág. 658 |
| 7.3.3.3. Comisionado de Correos | Pág. 659 |
| 7.3.3.3.1. Provisión | Pág. 660 |
| 7.3.3.3.2. Reglamentos | Pág. 661 |
| 7.3.3.3.3. Instrucciones | Pág. 666 |
| CONCLUSIONES | Pág. 668 |
| ANEXOS | Pág. 679 |
| APÉNDICE DOCUMENTAL | Pág. 703 |
| BIBLIOGRAFÍA | Pág. 784 |

RESUMEN

En el siglo XVIII se produjo un interés general en los imperios europeos ultramarinos por institucionalizar el sistema postal. La monarquía hispánica, bajo el paradigma de las reformas borbónicas, impulsó un proyecto de reforma del correo hispanoamericano con el objetivo de que las comunicaciones ultramarinas fuesen más organizadas y regulares. Sin embargo, estos planes de renovación se encontraron con límites y luchas de poder entre distintos agentes interesados en la circulación de la información. Ello se refleja en la administración de correos de Cartagena de Indias que era un núcleo fundamental para la Corona donde confluían estrategias e intereses de los distintos poderes locales y globales conformando una realidad poliédrica de la comunicación postal. Esta tesis doctoral analiza el papel del proyecto de reforma del correo en los planos sociopolítico, económico y administrativo de la Corona borbónica en el siglo XVIII, teniendo como objeto de estudio el caso específico de la implantación en la administración de correos de Cartagena de Indias. En esta investigación se analiza desde el punto de vista histórico y diplomático este organismo postal demostrando que dicha institución tenía agencia propia al constituir una de las principales herramientas de poder que moldeaba a los imperios y un órgano productor de documentos que refleja la estrecha relación entre gobierno e información, esto es, entre imperio y comunicación.

ABSTRACT

In the 18th-century, all European colonial empires undertook the task of institutionalising their postal systems. Within the framework of the Bourbon reforms, the Spanish monarchy embarked in the reform of the American postal system with the aim of making transatlantic communications more reliable and regular. These plans, however, were hampered by the ongoing power struggle between all agents with a stake in the circulation of information. This is clearly reflected in the postal office in Cartagena de Indias, which was a key node for the Crown and the point of confluence of the strategies and interests of different local and global powers; the office, therefore, faithfully represented the polyhedric reality of postal communication. This doctoral thesis analyses the role played by the postal reform in the socio-political, economic and administrative blueprint of the Bourbons in the 18th century, using the office in Cartagena de Indias as case study. The thesis examines this institution from a historical and diplomatic point of view. This examination shows that the institution had its own agency by constituting one of the main power tools, as well as a source of official documentation, which is a reflection of the close relationship that exists between government and information, that is, between empire and communication.

AGRADECIMIENTOS

Esta Tesis Doctoral no habría culminado sin la pasión hacia lo investigación, sus gentes y la curiosidad intelectual. Tampoco sin haber sentido que este trabajo es un esfuerzo que comparto con muchos que me han acompañado en este largo camino con su paciencia y apoyo incondicional. Son muchas las personas que han contribuido al proceso y conclusión de esta tesis.

En primer lugar, quiero agradecer a mis dos directores de esta tesis.

Antonio J. López Gutiérrez, mi mentor y padre académico desde hace más de diez años. Él fue el primero que creyó en este proyecto cuando todavía estaba estudiando la carrera, quien depositó la confianza en mi carrera docente e investigadora desde el principio, quien me brindó siempre su apoyo incondicional impregnado de cariño, y quien me alienta en cada momento para crecer personal y profesionalmente.

Manuel Herrero Sánchez, mi maestro y guía en este arduo camino que es la investigación. Él ha sido un gran apoyo en esta carrera, me ha enseñado muchísimo tanto a nivel profesional como personal, siempre disponible para ayudarme en todo lo que precisaba, y siempre confiando en mi capacidad de investigación a la que ha hecho crecer con su orientación continua. Además, Manuel Herrero Sánchez dirigió mi contrato predoctoral FPU financiado por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España, al cual agradecemos el apoyo financiero e institucional.

Durante cuatro años me desempeñé como investigadora predoctoral en el área de Historia Moderna de la Universidad Pablo de Olavide (UPO). Por ello quiero agradecer a todos los miembros de dicha área, muchos de ellos se convirtieron en amigos y amigas, quienes me acompañaron en esta investigación y con los cuales tuve la suerte de compartir inquietudes, debates, coloquios y los cuestionamientos propios de una doctoranda. Actualmente sigo mi carrera investigadora y docente en el área de Ciencias y Técnicas Historiográficas, a cuyos miembros agradezco su generosidad, compañerismo y apoyo para terminar este trabajo de investigación. Extiendo mi agradecimiento al profesorado de la Facultad de Humanidades de la UPO, quienes me han acompañado en esta etapa dándome sus consejos y su siempre buena disposición. La Facultad de Humanidades ha sido para mí una verdadera casa, donde he vivido, desde aquel primer día donde entré

fascinada para comenzar mi carrera hasta ahora donde tengo la oportunidad de investigar y dar clase en el mismo lugar donde me formé y donde he tenido el lujo de convertirme en compañera de mis profesores de la licenciatura.

A los integrantes de los proyectos Polycentricstates (HAR2013-45357-P), Rexpública (PGC 2018-095424-B-100) y del grupo PAIDI HUM-680, con quienes he compartido avances de esta tesis en formato de borradores, conferencias o publicaciones, y en especial al investigador principal, Manuel Herrero Sánchez, por ofrecerme formar parte de ellos.

Agradezco al Instituto de Investigaciones Geohistóricas del Consejo Nacional de Investigación Científicas y Técnicas de Argentina (CONICET) donde realice mi primera estancia de investigación internacional que me permitió dar los primeros pasos de mi carrera investigadora en el extranjero.

A la Casa de Velázquez de Madrid que me brindó la oportunidad de acceder a su institución, a través de sus becas de estancias, en febrero de 2016, demostrándome que el rigor teórico y la flexibilidad metodológico ofrecen perspectivas ricas de investigación.

Agradecer también a Rebecca Earle quien me dirigió una estancia de investigación entre septiembre y noviembre de 2016 en la Universidad de Warwick de Coventry en Reino Unido que me permitió poder compartir con ella y con otros profesores de dicha universidad debates en un ambiente de máxima calidad científica.

De igual forma agradecer a Mauricio Nieto Olarte quien supervisó mi estancia entre julio y agosto de 2017 en la Universidad de los Andes de Bogotá en Colombia. Le agradezco a sus gentes, a todos los que generosamente me contaron y explicaron y me trataron con afecto y cordialidad.

Al Ibero-Amerikanisches Institut de Berlín en Alemania, cuya breve pero intensa estancia de octubre a noviembre de 2017 me posibilitó acercarme a sus ricos fondos bibliográficos que ampliaron el plano historiográfico de mi tesis.

A la Shanghai Jiao Tong University de Shanghai en China que me abrió sus puertas al mundo asiático en septiembre de 2019, y donde tuve la suerte de contar con la asistencia y buena disposición de su personal investigador y docente.

A todo el personal de los diferentes repositorios documentales, como museos, archivos y bibliotecas de Alemania, Argentina, China, Colombia, España y Reino Unido,

que me llevó la búsqueda de los vestigios dejados por las cartas en el siglo XVIII y que siempre me trataron con respeto y amabilidad.

Recuerdo con especial gratitud y afecto a todas las personas con las que he compartido mi investigación en la multitud de actividades científicas en las que he participado. Agradezco el cariño con el que investigadores nacionales e internacionales me han transmitido sus informaciones e ideas y han sido participes de este trabajo. Doy las gracias también a todos los que me ayudaron sin esperar nada y a todos los que me convencieron de que esta tesis tenía que escribirse.

Los últimos párrafos deseo dedicarlos a los más importantes colaboradores en esta tarea, mis amigos y familia, quienes me han acompañado en mis debilidades y euforias, a los que siempre han estado y a los que les debo mucho más de lo que cabe en estas líneas.

A los que me sostienen con su sincera amistad. A Fernando, Gianluca, Graziano, Hiedra, Ilaria, Klemens, Laura, Loly, Mayra, Néstor, Sandra, Santa, Thiago y Toni, cuya amistad traspasó los muros de la Academia. A José Manuel por ser uno de los pilares más importantes en los que siempre es fácil sostenerse. A Ana por ser mi ángel de la guarda que me ilumina siempre con su bondad. A Marcos por moldear la vida y convertirla en el arte de la amistad.

A mis malteses a los que les robé mi presencia por este trabajo. A Manu porque no hay distancia que esté lejos para nosotros. A José, mi compadre del alma, por su valentía y por ser un ejemplo para todos. A Jesús, mi hermano, mi confidente, mi apoyo, mi risa y mi alegría.

A todos los amigos que han llegado en este último año para quedarse gracias a la princesa de la casa. A Lorena, mis Border Collie y a los Suelos, porque cada quedada y paseo en el parque ha sido un remanso de paz y risas en esta locura que es la tesis. Especialmente a Salomé, Javi, Manuela, Miguel y Mateo por hacerme formar parte de su familia, y a Maro y Hugo por hacerme sentir siempre como en casa y compartir diversión y conversación.

A Aby y Lorena por su profesionalidad, por contagiarme su pasión y por hacerme feliz haciendo deporte cuando más lo necesitaba para liberar el estrés que produce este trabajo.

A todos ellos y a muchos más que por la falta de espacio no puedo nombrar. Gracias porque a pesar de mis ausencias impuestas por esta tesis están siempre a mi lado.

Llegando al final, se acaba siempre en el comienzo, en la familia, que me sostienen con su cariño y amor incondicional, porque todo lo que consigo es gracias a ellos, y por y para ellos.

A mis padres, Maribel y Javier, a quien les debo todo; mi vida, mi educación, mi formación, la capacidad de esfuerzo y el amor por los nuestros. A mi hermano Javier, quien siempre me cuida y me ayuda fielmente, por su sensatez y cariño. Debe saber que admiro su inteligencia, sensibilidad y valentía. Todos ellos son el espejo donde me miro. Su orgullo es mi mejor recompensa.

A mis abuelos, a mi abuelo Juan, quien me manifiesta su apoyo diario, y a mi abuelo Ángel quien siempre está acompañándome a pesar de la distancia. Y a mis abuelas, Dori y María, que se fueron demasiado pronto para acompañarme desde aquí, pero lo hacen desde arriba, convirtiéndose en referencia fundamental de mi vida.

A Iris que con su mirada me transmite todo su amor y fidelidad, y quien me ha dado momentos de alegría y tranquilidad en los momentos que más lo necesitaba en esta ardua tarea de terminar la Tesis Doctoral.

A mi familia del otro lado del charco, a mis suegros, Pedro y Susana, que siempre me acogieron como una hija, a mi cuñado Diego y a mis cuñadas Ceci, Mavi y Nati, quienes siempre me trataron como una hermana, y a sus parejas, Leo, Guille, Mauro y Pablo, con los que compartir jamón y vino es un placer divino. Gracias a todos por el apoyo desde la distancia. A mis sobrinos, Joaquín, Tincho, Juli y Feli, cuya ausencia me encoje el corazón y cuyas sonrisas son mi alegría y mi motor para mi esfuerzo cotidiano.

Gracias por tanto a la familia de aquí y de allí, por enseñarme los valores más preciados de la vida, por su cariño, su amor y comprensión incondicional.

Finalmente, a mi marido, amigo y compañero de vida, a mi sostén, Omar, quien me acompaña en cada etapa de mi vida, dándome su aliento cuando más lo necesito. Gracias por tu amor, cariño y comprensión. Gracias por ayudarme a ser mejor cada día. Gracias por no dejar nunca que me caiga. Gracias por hacer posible esta Tesis Doctoral.

INTRODUCCIÓN

Esta tesis doctoral, denominada “Comunicación e Imperio: la reforma del correo en Cartagena de Indias 1707 – 1777 ¿Hacia un nuevo modelo de soberanía? Análisis histórico y diplomático”, tendrá como objetivo principal analizar el papel de las comunicaciones en los estados imperiales, y su relación con las distintas esferas del poder dentro de ellos. Para ello, procederemos al estudio del correo en el siglo XVIII, como vía fundamental de conexión entre los imperios europeos y sus dominios americanos. Nos interesaremos, en concreto, por la observación de los planes de transformación postal que respondían a un nuevo modelo de soberanía, al objeto de entender la compleja estructura de una monarquía, que ha sido definida recientemente como policéntrica¹.

Esta investigación la llevaremos a cabo a través del análisis de la administración de correos de Cartagena de Indias, que constituyó un núcleo fundamental para la Corona. El estudio de esta institución postal pondrá sobre el tapete la concentración de distintos poderes, que convergían en el interés de controlar la circulación de la información en los distintos niveles de actuación. Asimismo, el examen de este organismo reflejará la dificultad de dominio de la monarquía hispánica en el territorio hispanoamericano, que gozaba de gran autonomía local, a través de las oposiciones y obstáculos que surgieron en el seno de la oficina de correos cartagenera con la implantación de la reforma postal.

Además, examinaremos este organismo postal como institución productora y receptora de documentación. De manera que en esta investigación analizaremos la administración postal cartagenera desde un punto de vista político-social y económico, así como institucional.

A través de nuestro análisis explicaremos: 1. Las causas, razones y motivos por los cuales los imperios europeos desarrollaron una política de institucionalización del servicio postal en el siglo XVIII; 2. La comprensión de una compleja y flexible dinámica de las comunicaciones postales en los estados imperiales; 3. La formulación de proyectos de reforma en la monarquía de España; 4. El impacto y el grado de aplicación y cumplimiento de las políticas borbónicas; 5. La manera en la que los planes renovadores

¹ CARDIM, Pedro et al. *How Did Early Modern Spain and Portugal Achieve and Maintain a Global Hegemony?* Eastbourne: Sussex Academic Press/Fundación Séneca/Universidade Nova de Lisboa—CHAM/Red Columnaria, 2012.

residieron entre las pretensiones imperiales de la Corona y la plasticidad de las realidades locales americanas; 6. Los procesos de negociación y conflicto de los diversos actores sociales dispuestos en el complejo entramado postal; 7. La burocratización del correo hispanoamericano; 8. La forma en la que se organizó internamente la administración de correos de Cartagena de Indias; 9. La interpretación del organismo postal como institución productora de documentación y; 10. La materialidad del producto de escritura de la oficina de correos cartagenera y los contextos en los que se insertó.

Por consiguiente, la administración de correos será analizada como la realidad histórica de una institución fuertemente ligada a la política, la sociedad y la economía que la crea, la desarrolla y la modela. Se trata de un proceso que responde a las dinámicas locales, regionales, imperiales y globales que la definen. Además, no limitaremos su estudio a un marco nacional, ya desfasado de los estudios actuales, sino que esta investigación se asentará sobre un diálogo y una interacción entre el caso hispánico con otros modelos y prácticas, como fueron el británico y el portugués, aunque, dándole mayor relevancia a la realidad imperial de la monarquía hispánica.

Nuestra hipótesis consistirá en que los planes de reforma de la monarquía borbónica se sustentaron en un continuo proceso de negociación y conflicto entre distintos centros y agentes, que constituían la naturaleza de un tipo de imperio policéntrico, que se mantuvo estable y perdurable durante buena parte del siglo XVIII. De manera que, aunque en la teoría la Corona borbónica pretendía dirigirse hacia un modelo centralizado, en la práctica se vio obligada a interactuar con un complejo y enérgico entramado donde se producían conexiones horizontales y verticales entre las distintas esferas del poder que modelaron el imperio hispánico en el siglo XVIII.

En este contexto, probaremos la importancia de las instituciones postales, que se configuraban como focos esenciales para la pugna y la colaboración entre poderes centrales y locales. Estas fuerzas, múltiples y heterogéneas, revelarán la competencia por dominar la circulación de la información, en un contexto moldeable de intereses y estrategias, que se movían entre la cooperación y el conflicto para conseguir su objetivo. Como resultado, observaremos en qué manera la reforma postal tuvo que negociar y disputar sus atribuciones dentro de la sociedad colonial con distintos participantes envueltos en el giro postal, configurándose un complejo entramado postal. Por tanto, esta tesis no se estructurará alrededor de una visión teleológica de la dicotomía funcionalidad-disfuncionalidad, sino que se tratará de realizar un análisis más complejo que demostrará

la pluralidad de estrategias, intereses y motivos que articulaban el proceso comunicativo de los estados imperiales.

En esta investigación revelaremos cómo y por qué la administración de correos de Cartagena de Indias se concibió como una institución productora de documentos, dentro de los márgenes de una mayor organización burocrática, instaurada por las medidas borbónicas. El estudio de la documentación generada por este organismo, desde el punto de vista diplomático, servirá para sentar las bases de su configuración documental.

Por ello, al enfoque histórico de esta investigación, se unirá el diplomático, con la intención de reconstruir, desde el punto de vista institucional, la administración de correos de Cartagena de Indias. En este aspecto, la oficina postal se examinará como órgano de expedición documental, encargado de la emisión de documentación de gestión y administración en materia postal.

En el ámbito de la diplomática conoceremos en profundidad la organización interna de la estafeta cartagenera, así como el origen de los documentos que dependían de ella, la transmisión de su contenido, y su clasificación y estructura, a través del planteamiento de cuestiones como quién, qué, dónde y cuándo se custodia esta documentación, y cómo, por qué y para qué se conserva. De manera que procuraremos un análisis sistemático de todos los elementos que pueden aportar información sobre el organismo postal.

Por tanto, el análisis diplomático aportará al histórico un método de estudio global de la administración de correos de Cartagena de Indias, proporcionando una visión general de la institución postal desde una perspectiva interdisciplinar.

El período analizado en esta Tesis Doctoral abarcará la totalidad del siglo XVIII, aunque centraremos el foco en los años que discurren entre 1707 y 1777. Del mismo modo, y lo que se refiere al ámbito espacial, aunque el trabajo se enmarcará en un contexto global, nos centraremos en la monarquía hispánica y, principalmente, en la ciudad de Cartagena de Indias.

Este tracto temporal se iniciará en 1707, cuando el marqués de Montesacro, Diego Zárate de Murga, redactó un proyecto sobre la organización y regularización del giro postal ultramarino, con el que se inició el interés de las autoridades del gobierno borbónico por la mejora del sistema de comunicaciones entre España y América, y que supuso, junto con otros proyectos, planes e informes de altos cargos, ministros y

personajes ilustrados, un valioso antecedente para la creación de los Correos Marítimos. No obstante, analizaremos asimismo los momentos previos para observar cómo funcionaba el servicio postal durante el reinado de los Austrias y el interés por reformar las relaciones con América, que comenzó a ser palpable desde mediados del siglo XVII. El establecimiento de los Correos Marítimos se produjo en 1764, con la promulgación del *Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales*, bajo el gobierno de Carlos III, con el fin de diseñar una red centralizada de comunicaciones que pretendía facilitar las relaciones entre España y sus colonias americanas. Para ello, se realizaron una serie de cambios sustanciales en el sistema postal respecto al modelo anterior, entre ellos, la instauración de oficinas de correos en América, entre ellas, la de Cartagena de Indias. A la creación de este organismo se le unió unos años más tarde, en 1769, la incorporación definitiva del correo terrestre a la Corona, lo que supondría la incorporación de la comunicación postal hispanoamericana en manos del gobierno borbónico, tras varias luchas y acuerdos con los Correos Mayores y los organismos comerciales de Cádiz, que con anterioridad se encargaban del giro postal por el interior de América los primeros, y por el mar los segundos. La tesis se extenderá hasta el año de 1777, fecha en la que se publicó la *Real Ordenanza del Correo Marítimo*, que supuso la regulación definitiva del establecimiento de los Correos Marítimos y, por ello, de la implantación de la reforma postal en Hispanoamérica, lo que nos permitirá ver el desarrollo y el resultado de esta pretendida renovación durante estos años.

El contexto espacial se situará en la ciudad de Cartagena de Indias, ubicada en el siglo XVIII en el virreinato de Nueva Granada, que abarcaba una serie de territorios, entre ellos, la actual Colombia, amén de otros pertenecientes a Ecuador, Panamá, Costa Rica, Venezuela y Perú. El hecho de tomar esta ciudad como foco de estudio se debe a su condición geoestratégica en el ámbito comercial, defensivo y comunicativo, puesto que se trataba de una ciudad crucial en el dominio de una parte tan importante para la monarquía hispánica como era el Caribe. Por lo tanto, Cartagena de Indias constituirá uno de los mejores observatorios para analizar las transformaciones que se operaron en la red de comunicación y el sistema de información de la Corona. Dicho puerto suponía un lugar estratégico para el intercambio de información donde, tanto los intereses del gobierno como de otros sectores de la sociedad, este es el caso de los comerciantes, militares, religiosos o políticos locales, encontraban en el correo una vía para conocer y gobernar el territorio, que la convirtió en uno de los principales enclaves fortificados del imperio

hispanico en América. Igualmente, se transformó en un emplazamiento fundamental no sólo en materia mercantil y defensiva sino también comunicativa, constituyendo un nodo esencial para las relaciones con la Península, el interior de América y con otras potencias extranjeras articuladas en el mar Caribe, y convirtiéndose en un fluido espacio de interacción².

Ello nos brinda una perspectiva global, comparada y transnacional para comprender, en un marco amplio, las dinámicas imperiales en la época moderna. Por ello, en esta investigación recurriremos a la aplicación de un juego de escalas, el cual nos permitirá reconstruir todos los niveles intermedios y globales que sirven de contexto a la experiencia local y particular de la administración de correos de Cartagena de Indias. Lo que posibilitará reflexionar, como muestra Jacques Revel, sobre el valor heurístico esencial de las variaciones en las escalas de observación³. No obstante, la estrategia metodológica no se ceñirá solamente al juego de escalas, sino que tomará la perspectiva de una interacción entre lo global y lo local, que permeaba directa o indirectamente en las estrategias de los agentes impactando en su agencia⁴.

El marco historiográfico de nuestra investigación se encontrará en línea con los recientes estudios de historia global⁵, que se centran en el estudio de conexiones y redes entre distintos espacios a escala mundial, donde las circulaciones son fundamentales para establecer los enfoques globales, pues permiten poner en contacto grandes áreas de diferentes unidades políticas y culturales a través de un espacio relacional como el océano Atlántico. En efecto, nuestro trabajo se enmarcará también en la senda de los estudios sobre historia Atlántica⁶, donde el océano se convierte en un escenario que tiene efectos

² MELÉNDEZ, Mariselle. “Negotiating Subjectivities on the Fringes of the Empire: The Port City of Cartagena de Indias as Site of Social and Political Convergence”, en *The Routledge Companion to the Hispanic Enlightenment*. Londres / Nueva York: Routledge / Taylor and Francis Group, 2020.

³ REVEL, Jacques. *Juegos de escalas: experiencias de microanálisis*. San Martín: Universidad Nacional de General San Martín, 2015.

⁴ BOHORQUEZ, Jesús. “Microglobal history: agencia, sociedad y pobreza de la historia cultural postestructural”, *Historia Crítica*, n° 69, p. 81.

⁵ Sobre historia global, véase, entre otros, O'BRIEN, Patrick. “Historiographical traditions and modern imperatives for the restoration of global history”, *Journal of Global History*, vol. 1, n° 1, 2006, pp. 3-36; BERG, Maxine. *Writing the History of the Global. Challenges for the 21st Century*. Oxford: The British Academy, 2013; CONRAD, Sebastian. *What is global history?* Princeton: Princeton University Press, 2016; y, PETTIGREW, William A. y VEEVERS, David. *The Corporation as a Protagonist in Global History, c. 1550–1750*. Leiden/Boston: Brill, 2019.

⁶ Sobre historia atlántica, véase ELLIOTT, John. *En búsqueda de la historia Atlántica*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2001; ARMITAGE, David y BRADDICK, Michael J. (ed.). *The British Atlantic World, 1500-1800*. Nueva York: Palgrave Mcmillan, 2002; PIETSCHMANN, Horst (ed.). *Atlantic history: history of the Atlantic system, 1580-1830*. Göttingen: Vandenhoeck and

ambivalentes, pues, por un lado, facilita la comunicación convirtiéndolo en lazo unificador de los dos continentes, pero también los separa debido a la distancia y, por ello, la ausencia de información, estableciendo asimismo la diferencia entre ambos mundos. En cuanto a este aspecto, cabe señalar que los trabajos de historia atlántica cuentan con una serie de limitaciones, entre las que destaca la exaltación de las diferencias entre los distintos espacios atlánticos, y la fragmentación de los mismos⁷. Fue la historiadora Cécile Vidal, quien ha mostrado la necesidad de conectar el mundo atlántico desde un enfoque global⁸.

En consecuencia, creemos necesario subrayar que la historia global pretende superar la perspectiva Atlántica en el examen de interconexiones entre los procesos globales, regionales y locales, que van más allá del espacio del océano Atlántico, con el objetivo de analizar los imperios coloniales europeos, conectándolos en un marco más amplio. Esta investigación procurará rebasar el enfoque de ambas perspectivas, que han tendido a focalizarse en el ámbito anglosajón, para poner el foco en el espacio hispanoamericano, tan olvidado en la mayoría de la historiografía global y atlántica⁹.

Desde este enfoque global, la circulación de la información constituirá un elemento clave para establecer conexiones globales. El correo aparecerá como un medio esencial para conectar lugares y contextos geográficos alejados por las vastas distancias, como es el caso de los imperios europeos y sus colonias ultramarinas. Esto ha hecho que la circulación se convierta en un vehículo de interpretación histórica, que nos permitirá

Ruprecht, 2002; BAILYN, Bernard. *Atlantic History: concept and contours*. Cambridge: Harvard University Press, 2005; y, ELLIOTT, J.H. *Imperios del Mundo Atlántico*. Madrid: Taurus, 2006.

⁷ RAHN PHILLIPS, Carla. "The Iberian Atlantic", *Itinerario*, vol. 23, nº 2, 1999, pp. 84-106; DE VRIES, Jan. "The Dutch Atlantic Economies", en *The Atlantic economy the seventeenth and eighteenth century: organization, operation, practice and personnel*. Columbia: University of South Carolina Press, 2005, pp. 1-10; DUBOIS, Laurent. "The French Atlantic", en *Negotiated Authorities. Essays in Colonial Political and Constitutional History*. Charlottesville and London: University Press of Virginia, 2009, pp.136-162.

⁸ VIDAL, Cécile. "Pour une histoire globale du monde atlantique ou des histoires connectées dans et au-delà du monde atlantique?", *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, nº 2, 2012, pp. 391-413.

⁹ Algunos de los escasos estudios de historia global que han puesto el acento en Hispanoamérica son BROWN, Matthew. "The Global History of Latin America", *Journal of Global History*, vol. 3, nº 10, 2015, pp. 365-386; ROJAS, Daniel Emilio (ed.). *Amérique Latine Globale. Histoire connectée, globale et internationale*. París: L'Harmattan, 2017 ; HAUSBERGER, Bernd. *Historia mínima de la globalización temprana*. México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2018; VV.AA., "Dossier. Lo micro y lo macro: los espacios en la Historia", *Historia Crítica*, nº 69, 2018; y, BERTRAND, Romain. "Where the devil stands: a Microhistorical Reading of empire as multiple moral worlds (Manila-Mexico, 1577-1580)", *Past Present*, vol. 242, nº 14, 2019, pp. 83-109.

comprender cómo y por qué los intercambios de información se convierten en nodos productivos dentro de las redes circulares del flujo global¹⁰.

En este sentido, es necesario señalar alguna de las limitaciones del enfoque de la historia global, en boga en la historiografía actual. Giovanni Levi pone el acento sobre alguna de ellas: en teoría la historia global nació para superar el eurocentrismo, aunque, en la práctica, en la mayoría de sus trabajos se tiende a exaltar una superioridad política, económica y cultural de Occidente, que es de donde emanan las conexiones con los demás espacios globales¹¹. Levi también resalta las dificultades, no sólo culturales y lingüísticas, sino también documentales que se producen en la historia global, en los que suelen prevalecer las fuentes occidentales¹². Siguiendo esta línea, otros historiadores han resaltado otras limitaciones de la historia global. Es el caso de Guillermo Wilde, quien plantea que el nuevo giro a lo global hace que se desdibujen los agentes locales, como los indígenas, que, a veces, se hacen invisibles en el marco de los vínculos globales¹³. Por otra parte, Sanjay Subrahmanyam señala que es imposible escribir una historia global a partir de nada o adoptando una perspectiva “extraterrestre”¹⁴. A lo que Jürgen Kocka añade el peligro que en este enfoque global se pierdan de vista las dinámicas singulares y propias¹⁵. En la misma línea John-Paul A. Ghobrial subraya el riesgo que la historia global priorice los flujos y movimientos a escala global, ignorando la diversidad de procesos y contextos que se alimentan de, y son impactados por, aquellos procesos globales y que se desarrollaron en sitios específicos¹⁶.

En esta investigación intentaremos vencer algunos de estos desafíos de la historia global, tratando de examinar las respuestas locales de un caso de estudio particular a la política global del imperio hispánico con relación a la circulación de la comunicación postal, poniendo el acento en la agencia no sólo del servicio postal sino de sus agentes.

¹⁰ ARANEDA RIQUELME, José. “Las reformas de los correos en la ruta del sur de Chile. Instituciones, actores e historias (1768-1777)”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2017. Disponible online: <http://nuevomundo.revues.org/70235>.

¹¹ LEVI, Giovanni. “Microhistoria e Historia Global”, *Historia Crítica*, n° 69, 2018, p. 24.

¹² *Ibidem*, pp. 27-30.

¹³ WILDE, Guillermo. “La agencia indígena y el giro hacia lo global”, *Historia Crítica*, n° 69, 2018, p. 101.

¹⁴ SUBRAHMANYAM, Sanjay. “Em busca das origens da histórica global”, *Estudos Historicos*, vol. 30, n° 60, 2017, p. 236.

¹⁵ KOCKA, Jürgen. “Global History: Opportunities, Dangers, Recent Trends”, *Culture & History Digital Journal*, vol. 1, n.º1, 2012. Disponible online: <http://cultureandhistory.revistas.csic.es/index.php/cultureandhistory/article/view/3/17> (Consultado el 22 de enero de 2020).

¹⁶ GHOBRIAL, John-Paul. “Introduction: Seeing the world like a microhistorian”, *Past Present*, vol. 242, n° 14, 2019, p. 8.

Por lo tanto, este marco global se asentará en el análisis de un contexto concreto, como es el caso del imperio hispánico, donde se evidenciará cómo el alcance de las reformas borbónicas no se puede comprender sin un estudio del modo en el que se organizó el control del espacio, en un sistema imperial que tenía que negociar con los distintos poderes para llevar a cabo sus políticas. Sin embargo, el análisis global, que nos ilustrará el papel de las comunicaciones postales en los distintos imperios, nos mostrará las complejidades del servicio postal a escala regional y local. Por ello, esta investigación se centrará en el contexto local de la administración de correos de Cartagena de Indias, la cual supuso un instrumento de ejercicio del poder en el cual se equilibraron la presión de la monarquía borbónica, por un mayor control de esos dominios, con los intereses de las élites locales, tanto peninsulares como americanas. Este juego de escalas nos permitirá comprender el vínculo existente entre comunicación, circulación y poder de los imperios¹⁷.

Ahora bien, en nuestro trabajo analizaremos este tipo de cuestiones globales, donde se estudiarán las comunicaciones postales en los imperios coloniales, a partir de un enfoque de historia local, a través del análisis de las reformas llevadas a cabo en la administración de correos de Cartagena de Indias, uno de los grandes nudos de comunicación de un sistema imperial global como era el hispánico. De forma que examinaremos la institución postal cartagenera como un organismo local integrado en un marco global, que moldeaba la estructura política imperial a través de sus dinámicas, agentes y estrategias.

Esta perspectiva pondrá sobre el tapete la reciente idea de la *Global microhistory*, que surge como una importante alternativa al tipo de meta-narrativas ofrecidas por algunos historiadores globales. Ghobrial la define como el estudio de los procesos universales con un propósito de atención a un enfoque específico, a través del estudio de fuentes particulares, como método de conectar la microhistoria y la historia global¹⁸. Por consiguiente, este trabajo responderá a la invitación de Levi de usar la especificidad de los contextos locales para reevaluar las cuestiones generales que nos hacemos sobre los procesos globales¹⁹. En este caso, argumentaremos que los flujos de información

¹⁷ REVEL, Jacques. *Juegos de escalas: experiencias de microanálisis*. San Martín: Universidad Nacional de General San Martín, 2015.

¹⁸ GHOBRIAL, John-Paul. "Introduction: Seeing the world like a microhistorian", *Past Present*, vol. 242, n° 14, 2019, p. 19.

¹⁹ LEVI, Giovanni. "Fail frontiers?", *Past Present*, vol. 242, n° 14, 2019, pp. 37-49.

generados mediante el servicio postal constituyeron un proceso de transformación refractado a través de actividades intensamente localizadas y definidas socialmente²⁰.

Asimismo, para analizar desde un plano macro nuestro objeto de estudio será necesario valernos de los aportes de la historia conectada. Esta corriente historiográfica, cuyos máximos exponentes son Serge Gruzinski y Sanjay Subrahmanyam, considera que en la investigación hay que tener en cuenta todas las posibles conexiones de los hechos históricos examinados²¹. Particularmente, Gruzinski refiere que el historiador debe ser una especie de *electricista* encargado de reestablecer las conexiones internacionales e intercontinentales que las historiografías nacionales *apagaron* o *escondieron*.²² Precisamente, en nuestro trabajo procuraremos reestablecer esas conexiones entre los distintos espacios en el ámbito de la historia postal.

Continuando con nuestra idea metodológica de analizar desde una amplia mirada el prisma postal de Cartagena de Indias, plantearemos dos conceptos esenciales para nuestra investigación: comunicación e imperio.

Se entiende la comunicación como un proceso de intercambio de información en torno a un diálogo entre un emisor y un receptor²³. De esta manera, la comunicación puede concebirse como una construcción social y cultural, ya que es creada mediante la acción humana a través de observar y escoger datos considerados como informativos²⁴. El Estado posee una relación con el flujo de información que se manifiesta de dos formas: la información radial, recopilada o emanada del propio Estado, y/o los flujos de información horizontales entre distintos puntos dentro del Estado o fuera de él²⁵.

Entre los múltiples medios y formas de comunicación se encuentra el correo que supone un canal físico por el que los mensajes escritos circulan entre distintas instancias

²⁰ VIVO, Filippo di. "Microhistories of Long-Distance Information: Space, Movement and Agency in the Early Modern News?", *Past Present*, vol. 242, n° 14, 2019, pp. 179-214.

²¹ GRUZINSKI, Serge. *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*. México: Fondo de Cultura Económica, 2010; SUBRAHMANYAM, Sanjay. *Three ways to be alien. Travails & encounters in the Early Modern World*. Waltham: Brandeis University Press, 2011.

²² GRUZINSKI, Serge. "Os mundos misturados da monarquia católica e outras connected histories", *Topoi*, vol. 2, n° 2, 2001, p. 176.

²³ CAREY, James W. *Communication as culture. Essays on media and society. Revised edition*. Nueva York y Londres: Routledge. Taylor and Francis Group, 2009, p. 11.

²⁴ Sobre la noción de información, véase WELLER, Toni. *Information History—An Introduction: Exploring an Emergent Field*. Oxford: Chandos Publishing, 2008; y, ROWLEY, Jennifer. "What is Information?", *Information Services and Use*, n° 18, 1998, pp. 243-254.

²⁵ FRANKLIN, Simon y BOWERS, Katherine. *Information and Empire. Mechanisms of Communication in Russia 1600-1850*. Cambridge: Open Book Publishers, 2017, p. 11.

comunicativas. En este sentido, el correo facilitó la comunicación entre ausentes, protegiendo la carta, como medio de comunicación a distancia y representante de los datos que el emisor quiso transmitir al destinatario en un momento concreto.

En la Edad Moderna, la red postal, como engranaje circulatorio central de la administración gubernativa, era la encargada de transmitir la información con el objetivo de saber y hacer, es decir, de adquirir conocimientos sobre distintos aspectos y tomar decisiones sobre ellos. En ella participaban numerosos agentes que encontraban en el correo una vía de intercambio de información para lograr sus propósitos e intereses.

Esta situación se hizo aún más evidente en el caso de los imperios ultramarinos, que concedieron a la comunicación postal una posición de autoridad relevante, como medio para aspirar a un gobierno más directo y efectivo de sus colonias. El objetivo de las reformas postales imperiales era superar las vastas distancias que mermaban el pretendido control en sus dominios ultramarinos, debido a que requerían de sistemas lo más rápidos posible para que las informaciones y/o los mandatos no llegasen a su punto de recepción ya obsoletos, lo que supondría un obstáculo para la gobernabilidad.

Por lo tanto, el dominio de la información que circulaba en ambas orillas del Atlántico fue una preocupación constante de los distintos Estados imperiales, por lo que nuestra intención es establecer la relación entre imperio y comunicación a través del análisis de dos puntos de vista que se entremezclan entre sí: el gobierno central y los poderes locales. Esta investigación atenderá al desarrollo de la relevancia del servicio postal, como medio para configurar un modelo que explica la confluencia de intereses que representó el objeto de dominar el territorio.

Esta mirada al mecanismo de los flujos comunicativos en un contexto global y transnacional supondrá romper ciertas barreras nacionales, y admitir lo dinámico y flexible de las interrelaciones de los estados imperiales, a través de la comunicación postal sujeta a unas redes y estrategias que seguían un ritmo propio de flujos, contactos y transferencias. De ahí que esta investigación pretende contribuir a la historia de los imperios en la época moderna.

El concepto de imperio se ha generalizado cada vez más como concepto para designar a la monarquía hispánica y su expansión ultramarina, considerándose a los imperios ibéricos como importantes agentes de la globalización²⁶.

Jane Burbank y Frederick Cooper definen los imperios como “grandes unidades políticas, son expansionistas o tienen nostalgia de expansión territorial, son gobiernos estatales que mantienen las diferencias y las jerarquías a medida que van incorporando otros pueblos”²⁷. Además, estos autores añaden que los imperios hicieron posibles el establecimiento de una serie de conexiones y contactos, que procuraron controlar por todos los medios²⁸. Este es el caso de los planes de reforma postal que se llevaron a cabo en distintos imperios europeos durante los siglos XVII y XVIII, que pretendían dominar los canales de la comunicación postal.

Los imperios coloniales han sido examinados desde diversas perspectivas metodológicas e historiográficas. Anthony Padgen marcó el punto de partida en la coyuntura historiográfica imperial al ser uno de los autores pioneros en comparar teorías del imperio en la edad moderna. Padgen analiza, con una perspectiva comparativa, los imperios británico, francés e hispánico, y afirma que el mundo moderno se configuró a partir de los cambios iniciados con la creación y caída de los imperios coloniales²⁹. Siguiendo la misma línea de la historia comparada, John Elliott analiza los imperios británico e hispánico, enfatizando las diferencias existentes entre los diferentes sistemas coloniales de ambos estados imperiales, y homogeneizando las distintas realidades locales de la América hispana³⁰. Por su parte, el reciente trabajo de Jorge Cañizares-Esguerra supera esta visión de disimilitud de los imperios de Elliott, para tratarlos como una misma unidad histórica donde las interconexiones y relaciones a todos los niveles son más importantes que las desconexiones y diferencias³¹.

²⁶ YUN CASALILLA, Bartolomé. *Iberian world empires and the globalization of Europe, 1415-1668*. Singapore: Palgrave Macmillan, 2019; BOUZA ÁLVAREZ, Fernando J.; CARDIM, Pedro y FEROS, Antonio. *The Iberian world, 1450-1820*. Nueva York: Routledge, 2020.

²⁷ BURBANK, Jane y COOPER, Frederick. *Imperios. Una nueva visión de la Historia Universal*. Barcelona: Crítica, 2012, p. 23.

²⁸ *Ibidem*, p. 15.

²⁹ PADGEN, Anthony. *Señores de todo el mundo ideologías de imperio en España, Inglaterra y Francia en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Barcelona: Ed. Península, 1995.

³⁰ ELLIOTT, John. *Imperios del mundo Atlántico: España y Gran Bretaña en América, 1492-1830*. Madrid: Taurus, 2006.

³¹ CAÑIZARES-ESGUERRA, Jorge. *Entangled empires: the Anglo-Iberian Atlantic, 1500-1830*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2018.

Christian Hausser y Horst Pietschmann plantean que el uso del término imperio debe ser referido a sus contextos historiográficos de uso³². Asimismo, creemos pertinente el uso de conceptos como “negociación”, “encuentro”, “diálogo”, “interacción”, “enredado” e “híbrido” para definir los imperios atlánticos y la participación conjunta de todas sus partes, aunque con recursos desiguales e intereses dispares, en el proceso colonial. En consecuencia, en este trabajo se representarán y evaluarán a los agentes imperiales en sus respectivos contextos.

Para el desarrollo de esta investigación se ha realizado un análisis contrastado de fuentes muy diversas, no sólo en repositorios documentales europeos sino también americanos.

En primer lugar, la mayoría de las fuentes referentes a nuestra temática se hallan en el Archivo General de Indias de Sevilla, donde hemos utilizado fundamentalmente la sección de *Correos*. Los fondos de esta sección reúnen la información indispensable para analizar la gestión de los correos marítimos y terrestres de la América Hispánica, desde los primeros planteamientos del proyecto de reforma postal, su aplicación en las distintas administraciones de correos hispanoamericanas, hasta su desintegración de la Corona y su reconfiguración tras las independencias. El corpus documental que se ha empleado para el análisis diplomático ha emanado esencialmente de esta sección, ya que es la que nos ha proporcionado los distintos tipos documentales emanados y recibidos de la administración de correos de Cartagena de Indias.

En el Archivo General de Indias hemos revisado otras secciones para complementar la información de la gestión postal, tales como las de *Consulados*, que nos ha dado testimonio del flujo de los navíos de aviso y de los paquebotes, así como del rol de los comerciantes en el giro postal; *Casa de la Contratación*, que nos ha ofrecido datos sobre las expediciones a América; *Estado*, que nos ha aportado indagaciones sobre la dimensión política, a través de la correspondencia de las autoridades peninsulares y americanas; *Gobierno*, en concreto las subsecciones de *Audiencia de Santa Fe*, *Audiencia de Lima* y *Audiencia de México*, que nos ha suministrado papeles de gobierno relacionado con las Audiencias de las distintas circunscripciones indianas, y la de *Indiferente General*, de

³² HAUSSER, Christian y PIETSCHAMNN, Horst. “Empire. The concept and its problems in the historiography on the iberian empires in the Early Modern Age”, *Culture & History Digital Journal*, vol. 3, n° 1, 2014. Disponible online: <http://cultureandhistory.revistas.csic.es/index.php/cultureandhistory/article/view/41/160> (Consultado el 22 de enero de 2020).

gran diversidad de asuntos, donde nos hemos encontrado fuentes relacionadas con el establecimiento del correo en el virreinato de Nueva Granada; *Justicia*, en concreto la subsección de *Escribanía de Cámara*, donde hemos hallado papeles judiciales de los autos relacionados con el manejo del correo en América; *Juzgado de Arribadas de Cádiz*, donde se ubican documentos relativos al despacho de embarcaciones a las Indias; y, *Papeles de Cuba y Ultramar*, con información complementaria sobre la isla de Cuba y otros territorios del Caribe, como Cartagena de Indias. Aunque la mayoría de esta documentación es oficial, nos reflejará el desarrollo de la sociedad local a través de los testimonios de los actores sociales que juegan un rol esencial en tales documentos. Por tanto, estas fuentes del Archivo General de Indias han servido para comprender el proceso de implantación de la institucionalización de los correos en Hispanoamérica, y las reacciones y resistencias que suscitaron en el suelo americano.

En segunda instancia, para complementar y contrastar la información del Archivo General de Indias, hemos revisado el Archivo General de la Nación de Colombia, donde existe documentación relativa a la estafeta principal de Cartagena y a sus subalternas. La consulta en este archivo se ha centrado en los fondos de: *Archivo Anexo* y, principalmente, *Colonia*, particularmente la sección de *Correos*, que nos ha proporcionado información detallada de la creación de las rutas postales, la implantación de las tarifas, la aplicación de los reglamentos, el nombramiento de empleados de las estafetas, los rechazos o simpatías que estos sentían causados por el cambio del modelo institucional en Nueva Granada y los problemas con los que se encontraba el servicio postal. Aunque también hemos podido consultar las secciones de *Caciques e Indios*, que nos ha ofrecido evidencias de la intervención de agentes indígenas en el giro postal; *Contrabando*, que contiene datos sobre los fraudes y el comercio ilícito realizados en el ámbito de las administraciones de correos; *Criminales (Juicios)*, donde hemos hallado procesos seguidos a agentes postales por diferentes pleitos criminales relacionados con la gestión postal; *Cuentas Real Hacienda – Correos*, que comprende fuentes referida a la documentación contable de las estafetas; *Gobierno*, que incluye datos de las distintas autoridades de gobierno; *Guerra y Marina*, donde se ubica información naval vinculada a la comunicación postal; *Mapas y Planos*, que abarca representación cartográfica del virreinato de Nueva Granada; *Milicias y Marina*, sección en la que se asienta información militar vinculada al servicio postal; *Miscelánea*, que reúne fuentes de asuntos dispares,

entre ellos, del funcionamiento del correo; y *Real Audiencia*, que contiene información administrativa de este organismo gubernativo.

En Colombia también hemos podido revisar fuentes de otros repositorios documentales como la Academia Colombiana de la Historia, la Biblioteca Luis Ángel Arango y la Biblioteca Nacional, en Bogotá, que atesoran una gran colección de documentos originales sobre la historia del virreinato de Nueva Granada; y el Archivo Histórico de Cartagena de Indias y la Biblioteca Bartolomé Calvo, en Cartagena de Indias, que poseen fuentes documentales sobre Cartagena de Indias. Uno de los problemas con los que nos hemos encontrado en el desarrollo de nuestra investigación es la falta de fuentes locales del siglo XVIII, debido a que en el Archivo Histórico de Cartagena de Indias no se localiza documentación original anterior a la segunda mitad del siglo XIX. La desaparición de fuentes coloniales y republicanas de este archivo fue por razones naturales, y por accidentes que ocurrieron en el siglo XIX, tales como incendios y mala praxis de funcionarios. Sin embargo, a pesar de no contar con un gran número de informaciones locales, las fuentes recogidas en otros repositorios documentales de Colombia nos han permitido acercarnos al funcionamiento de los correos en contextos locales y regionales.

En un tercer plano, inspeccionamos otros archivos que nos ha proporcionado una visión de conjunto del trazado de las políticas borbónicas. Consultamos el Archivo Histórico Nacional de Madrid, específicamente las secciones del *Consejo de Indias*, de la *Secretaría de Estado* y del *Despacho de Estado*, con documentación sobre asuntos gubernamentales; y, el Archivo General de Simancas, particularmente las secciones de *Dirección General de Rentas*, *Secretaría del Despacho de Estado*, *de Hacienda*, *Secretaría del Despacho de Marina* y *Superintendencia de Hacienda*, con fuentes con datos contables y sociopolíticos.

Para perfilar el estudio, se ha revisado en Madrid el Archivo del Museo Naval, para conocer con mayor profundidad los barcos que transportaban el correo y la relación entre los Correos Marítimos y la Real Armada; la Biblioteca del Museo de Correos y Telégrafos, que ha contribuido a reforzar la información sobre el correo peninsular, que sirvió como modelo al que se trasladó a América; la Biblioteca Nacional y la Real Academia de la Historia, con importante información sobre documentación peninsular e indiana; la Real Biblioteca, con un amplio repertorio de información sobre América en el

siglo XVIII, y el Archivo del Conde de Campomanes, donde encontramos abundantes datos sobre la planificación del proyecto de reforma postal en la monarquía hispánica.

Para trazar el marco comparativo con los otros imperios ultramarinos europeos, específicamente el británico y el portugués, se ha utilizado, en gran medida, bibliografía secundaria. De todas formas, hemos podido acceder a fuentes primarias sobre la historia postal británica y portuguesa a través de la investigación de sus repositorios documentales como la British Library, que contiene documentos originales, impresos y manuscritos, sobre la historia postal de los imperios británico e hispánico; The National Archives, que incluye información relevante sobre el manejo de los dominios de ultramar por parte de Gran Bretaña, y una sección de correspondencia capturada a paquebotes extranjeros; y, The Royal Mail Archive, con una vasta documentación sobre el servicio postal británico; la Biblioteca Nacional de Portugal y la Biblioteca Nacional do Brasil, que poseen fuentes sobre el funcionamiento del correo en el imperio portugués. Todo ello nos ha servido para ofrecer una perspectiva global de las reformas del correo y para reflexionar sobre las semejanzas y diferencias de los sistemas postales de otros imperios ultramarinos con el hispánico.

Nuestro trabajo se compondrá de siete apartados divididos en dos bloques. Por una parte, el análisis histórico, que comprenderá los capítulos uno, dos, tres y cuatro, que reflexionará sobre el por qué de la institucionalización de las comunicaciones postales en el siglo XVIII, y examinará la implantación y el funcionamiento de la administración de correos de Cartagena de Indias; y, por otra, el diplomático, que abarcará los capítulos cinco, seis y siete, que estudiará la oficina de correos cartagenera como institución productora de documentación a través del examen de su organización interna y de la génesis, tradición y las formas documentales.

En el primer capítulo examinaremos cómo se desarrolló el sistema de comunicaciones en la monarquía hispánica desde los siglos XVI y XVII bajo los Austrias, y por qué se decidió modificar en el siglo XVIII con los Borbones, con el objetivo de rastrear los diferentes tipos de cambios y continuidades que se dieron en el correo bajo ambas soberanías. Para ello, analizaremos el plan de renovación postal en el marco de las reformas borbónicas, adentrándonos en el desarrollo de los debates y las líneas de interpretación de la historiografía que ha tratado sobre este asunto, y resaltando a América como eje fundamental en ellas. En esta primera etapa también expondremos el funcionamiento del aparato de correos en la Europa moderna y, sobre todo, en la

monarquía hispánica, con el fin de sentar las bases del interés por organizar la estructura postal ultramarina, que se desplegó desde el siglo XVI y se intensificó en el siglo XVIII, y que estuvo en consonancia con la burocratización de los gobiernos imperiales. Bajo este contexto, revelaremos las diferencias y las continuidades del proyecto de reforma del correo borbónico con el sistema previo, los numerosos obstáculos y las diferencias entre las ideas reformistas plasmadas sobre el papel y su aplicación en la realidad. Igualmente detectaremos las oposiciones y resistencias, surgidas tanto en la Península como en América, que desembocaron en una auténtica competición por el poder teñida de acercamientos y rechazos entre los distintos agentes implicados.

En el segundo capítulo estudiaremos cómo se desarrolló el entramado del sistema postal en Cartagena de Indias a través de sus procesos, agentes, conexiones y la variedad de redes vinculadas al mismo. De esta forma, observaremos qué conectores o articuladores operaban a través del correo, utilizando las distintas vías que el gobierno central se afanaba por controlar. Para este fin, examinaremos el funcionamiento del correo en el virreinato de Nueva Granada, antes de la reforma postal, haciendo un breve recorrido desde la época prehispánica hasta la primera mitad del siglo XVIII, momento en el que las autoridades virreinales promulgaron una serie de planes con el objetivo de estructurar la administración de las comunicaciones postales. En este estudio, se pondrá de manifiesto la lucha de poderes que existió entre distintos agentes en torno al interés por manejar el correo dentro del virreinato. Asimismo, en esta parte averiguaremos el rol de Cartagena de Indias como centro de comunicaciones en el marco atlántico, al operar dicho emporio, debido a sus características peculiares, como un agente de articulación postal en un contexto global y local.

En el tercer capítulo abordaremos con detalle el proyecto de reforma postal en Hispanoamérica, a partir del impacto de la Guerra de los Siete Años que desencadenó el programa de reforma más ambicioso y completo en la época de Carlos III e impulsó la reforma postal en 1764. En esta sección desentrañaremos la forma en la que se fue configurando el plan de mejora del correo, examinando los idearios de los actores que lo conformaron y las técnicas e instrumentos que fueron empleados. Igualmente, examinaremos cómo se forjó el proyecto del servicio postal, indagando en sus bases legales, mediante el estudio de sus normativas, y detectando las pugnas que desencadenó en la Península entre distintos actores que erigieron múltiples y complejas resistencias. En definitiva, este apartado ofrecerá una nueva interpretación de la reforma postal en el

imperio hispánico a través del análisis de los modelos, agentes y mecanismos que lo constituyeron.

El cuarto capítulo contendrá el estudio pormenorizado de la aplicación del proyecto de reforma postal en Cartagena de Indias, revelando las estrategias y modificaciones locales que tuvieron estos planes reformistas sobre el terreno, así como las disputas y negociaciones en torno a sus respectivas atribuciones. En este aspecto, se mostrará la competencia que existía entre varios agentes por el dominio postal, y los intereses que subyacían en la circulación de la información mediante un sistema de alianzas y desacuerdos. Además, averiguaremos las diferencias entre las ideas reformistas plasmadas sobre el papel y su aplicación en la realidad, mediante el examen de todos los obstáculos y oposiciones que generó este proyecto postal, tanto en el espacio marítimo como en el terrestre. Todo ello revelará la existencia de distintos canales de circulación de la comunicación postal a través de las tácticas de múltiples agentes vinculados a la oficina postal de Cartagena de Indias.

El quinto capítulo abordará la organización interna de la administración de correos de Cartagena de Indias desde un punto de vista institucional. Esta sección comenzará con una reflexión sobre la trayectoria historiográfica de la historia postal hispanoamericana, que dejará ver la necesidad de tratar al correo desde la perspectiva interna de sus instituciones y su estructura. Para ello procederemos a analizar con profundidad el organigrama de la institución postal de Cartagena de Indias, la plantilla del personal que trabajaba para dicho organismo y las rutas postales que gestionaba. Todo ello con el objetivo de descubrir el funcionamiento de una administración de correos desde su interior.

El sexto capítulo tratará sobre el estudio de la génesis y tradición de la documentación producida y recibida por la estafeta cartagenera. Por una parte, se analizará el proceso de elaboración de los documentos de la oficina postal de Cartagena de Indias distribuido en sus dos grandes momentos: la *actio* y la *conscriptio*, con sus respectivas fases de producción documental. Por otra parte, se comprobará el grado de transmisión en el que han llegado los documentos de la oficina postal cartagenera a través del análisis de sus diferentes estados, clasificados en tres grupos: minutas, originales y copias, que, a su vez, se dividirán en sus distintas variantes. Esta parte se iniciará con un estado de la cuestión de la diplomática en la Edad Moderna, focalizada, fundamentalmente, en su vertiente americana.

El último capítulo planteará la clasificación y tipología de los documentos originados en la administración de correos de Cartagena de Indias y los recibidos en ella. En esta sección, se revelará el panorama complejo y heterogéneo de las formas documentales de dicha institución, que se mostrará gracias al análisis sistemático de los elementos internos y externos de los distintos documentos, que permitirá clasificar las diferentes partes de las que se compone el discurso de cada uno de ellos.

1. EL IMPERIO HISPÁNICO ULTRAMARINO DE LOS AUSTRIAS A LOS BORBONES

¿De dónde habrá surgido la idea de que las personas podían comunicarse mediante cartas? Escribir cartas, sin embargo, significa desnudarse ante los fantasmas, que lo esperan ávidamente.

Franz Kafka, *Cartas a Milena*, 1952.

Estas palabras de Fran Kafka en su obra *Cartas a Milena* nos permiten subrayar el rol esencial que, desde la aparición de la escritura, ha tenido la comunicación escrita y la circulación de la misma a través de los sistemas postales. En este primer capítulo referiremos a cuestiones conceptuales y contextuales básicas para comprender el funcionamiento del correo durante los siglos XVI y XVII, y la idiosincrasia de las reformas borbónicas del siglo XVIII, que envolvieron y propiciaron la reforma postal en la monarquía hispánica. Consideramos que sólo de esta forma lograremos entender el rol que cumplió el correo en el seno del gobierno imperial del siglo XVIII.

1.1. REFORMAS BORBÓNICAS: LA INTENCIÓN POLÍTICA DE CONTROLAR DE LA MONARQUÍA BORBÓNICA

La contienda conocida como la Guerra de Sucesión significó una auténtica competición por la hegemonía europea y por el acceso a los recursos de las colonias españolas en América, algo que se prolongaría a lo largo del siglo XVIII. Autores como H.G. Pitt, Agustín Guimerá y Víctor Peralta han tendido a ver esta guerra como el punto de partida para la implantación de un nuevo orden mundial basado en el equilibrio de potencias³³, en el cual disminuyó notablemente el papel de España en el plano global en pos del imperio británico y del francés que permanecerían como las potencias dominantes

³³ Véase PITT, H. G. "The Pacification of Utrecht", en *The New Cambridge Modern History*. Cambridge: Cambridge University Press, 1971, pp.446-479; y, GUIMERÁ, Agustín y PERALTA, Víctor. *El equilibrio de los imperios: de Utrecht a Trafalgar*. Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2005.

en el mundo atlántico durante el siglo XVIII³⁴. Sin embargo, estudios recientes como los de Inken Schmidt-Voges y Ana Crespo Solano consideran esta etapa como parte de una “cultura de relaciones internacionales” en la cual los contextos, actores y redes sociales, culturales y económicas se interrelacionaban e interaccionaban entre sí formando parte de complejos procesos de negociación y no de un poder claramente definido³⁵. En los gobiernos europeos, las estructuras económicas eran prácticamente el motor central de las decisiones políticas. De manera que los tratados comerciales, como exponen Antonella Alimento y Koen Stapelbroek, afrontaban los retos de la política europea del siglo XVIII con el objetivo de prevenir o contener la guerra mediante el control de una balanza comercial entre los estados³⁶. Esto se hacía a través de un sistema mercantil interestatal que combinaba los principios de reciprocidad e igualdad para producir un desarrollo económico.

En esta guerra estaba latente el interés de los Borbones, ya reinantes en Francia, por ejercer influencia en la monarquía hispánica mediante el establecimiento de una de las ramas de su familia en el trono hispánico. Situación que le situaría en un privilegiado puesto en el contexto mundial. Justamente es esta circunstancia la que más temían los que se oponían al candidato Borbón, como Inglaterra y las Provincias Unidas, quienes veían un gran peligro en la unión de Francia y España bajo una misma familia pues ninguna de estas potencias deseaba la aparición de un gran imperio bajo la Casa Borbón. Por esta razón, en el Tratado de Utrecht, firmado en 1713, que ponía fin a la contienda, se obligó a Felipe de Anjou a renunciar a sus derechos sucesorios en Francia para que pudiera acceder al trono español³⁷. En palabras de Stanley y Bárbara Stein, los tratados de Utrecht:

“instauraron una dinastía borbónica independiente en España, redefinieron el territorio de la monarquía en Europa, garantizaron formalmente su imperio América, y

³⁴ PAQUETTE, Gabriel. “Carlos III. La Ilustración entre España y Ultramar”, en *Entre el Mediterráneo y Atlántico. Circulaciones, conexiones y miradas, 1756-1867*. México: Fondo de Cultura Económica, 2014, p. 82.

³⁵ SCHMIDT-VOGES, Inken y CRESPO SOLANA, Ana. *New Worlds? Transformations in the Culture of International Relations Around the Peace of Utrecht*. Londres y Nueva York: Routledge, 2017.

³⁶ ALIMENTO, Antonella y STAPELBROEK, Koen (eds.). *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century: Balance of Power, Balance of Trade*. London & New York: Palgrave Macmillan, 2017.

³⁷ El Tratado de Utrecht supuso la cesión de España a otras potencias europeas de sus valiosas posesiones en Europa: Menorca y Gibraltar a Gran Bretaña, Sicilia a Savoya, y Flandes, Nápoles, Milán y Cerdeña a Austria. Además, la Monarquía Hispánica concedió algunas ventajas comerciales al imperio británico, tales como el Asiento de Negros y el navío de permiso, que suponían un acceso legal a los mercados hispanoamericanos. De ahí que la gran beneficiada de este tratado fuera Gran Bretaña.

confirmaron la continuidad de las instituciones españolas establecidas, al tiempo que dejaron una puerta abierta para la reforma”³⁸.

El tema del reformismo borbónico ha originado una profunda reflexión historiográfica de notable actualidad con un amplio y versátil recorrido que ha ido de una perspectiva más tradicional hacia una más analítica y crítica.

Tradicionalmente se ha dado una visión de las reformas borbónicas como un período de progreso y prosperidad pleno en el cual los Borbones despertaron al imperio hispánico del letargo de los siglos anteriores con los Austrias. Tanto es así que autores como John Lynch han denominado este período como la “Segunda conquista de América”³⁹, o, como Mark A. Burkholder y D.S. Chandler, el tránsito “de la impotencia a la autoridad”⁴⁰. De manera que, en líneas generales, los historiadores han tendido a reforzar y perpetuar la idea del modelo centralizado borbónico en el cual exponían que la autoridad emanaba de los “centros”, es decir, de las metrópolis, hacia las “periferias”, las colonias ultramarinas, a través de mecanismos efectivos de soberanía e instituciones formales que ejercían un control hegemónico sobre sus dominios.

Sin embargo, las actuales corrientes historiográficas están revisando estos arquetipos y examinando este período a través del análisis de dinámicas más amplias de estructuras políticas, sociales y económicas o de estudios particulares de redes, instituciones u organizaciones que les ha permitido rebatir los modelos centralistas que limitaban el análisis de influencias y la participación en el diseño e implantación de la política de múltiples agentes. En consecuencia, se han empezado a imponer planteamientos en los que el poder y la autoridad no se creaba por imposición sino mediante estrategias de negociación de las partes involucradas entre distintos “centros” de poder. En este proceso, las vías de comunicación desempeñaron un papel fundamental en la interdependencia requerida para establecer lazos entre los diferentes nodos de poder imperiales.

³⁸ STEIN, Stanley J. y STEIN, Bárbara H. *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*. Barcelona: Crítica, 2002, p.183.

³⁹ LYNCH, John. *Las revoluciones hispanoamericanas, 1808-1826*. Barcelona: Ariel, 2010, p. 18.

⁴⁰ Véase el libro denominado de esta manera BURKHOLDER, Mark A. y CHANDLER, D.S. *From Impotence to Authority: The Spanish Crown and the American Audiencias, 1687-1808*. Columbia: University of Missouri Press, 1977.

1.1.1. DEBATES DEL REFORMISMO BORBÓNICO: POLICENTRISMO VS. UNICENTRISMO.

Las primeras obras de esta temática, como la de Antonio Domínguez Ortiz, Vicens Vives, y Luis Miguel Enciso Recio, se remontan a mediados del siglo XX y estudiaban este tema desde la perspectiva metropolitana, sin tener en cuenta los territorios americanos, ensalzando y sobrevalorando las reformas, y haciendo un balance esencialmente positivo de ellas⁴¹. Esta cuestión fue transformándose con el paso de los años donde historiadores como Horst Pietschmann y Agustín Guimerá comenzaron a reorientar este asunto hacia los problemas socioeconómicos⁴². Este enfoque, como recalca Federica Morelli, contribuyó a subrayar los límites de las reformas programadas desde la metrópoli⁴³, y, por consiguiente, a cuestionarse algunos contenidos nacionalistas e imperialistas.

Esta visión dio un giro aún más profundo a finales del siglo XX cuando se superó la visión estrictamente nacionalista y se analizó el imperio hispánico no sólo desde el territorio peninsular sino también desde una óptica hispanoamericana en la cual surgieron los estudios regionales, totalmente necesarios para la comprensión del imperio en todos sus dominios, como ponen de relieve los trabajos de David Brading, Luis Navarro García, Pedro Ruiz Torres y Manuel Lucena Giraldo⁴⁴.

En las décadas recientes, han surgido planteamientos revisionistas al exponer los desaciertos y las decepciones de las reformas, desmitificando algunos tópicos de la historiografía tradicional, como hace Gabriel Paquette, quien ya no sólo habla de los

⁴¹ VIVES, Vicens. *Historia social y económica de España y América*. Barcelona: Editorial Teide, 1957; ENCISO RECIO, Luis Miguel et al. *Historia de España. Los Borbones en el siglo XVIII (1700-1808)*. Madrid: Editorial Gredos, 1991; VILAR, Pierre. *Historia de España*. Barcelona: Grijalvo, 1996; DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Carlos III y la España de la Ilustración*. Madrid: Alianza, 2005.

⁴² PIETSCHMANN, Horst. *Las reformas borbónicas y el sistema de intendencias en Nueva España: un estudio político administrativo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1996; GUIMERÁ, Agustín (ed.) *El reformismo borbónico: una visión interdisciplinaria*. Madrid: Alianza Editorial, 1996.

⁴³ MORELLI, Federica. “La redefinición de las relaciones imperiales: en torno a la relación reformas dieciochescas/independencia en América”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, nº 8. Disponible online en: <https://journals.openedition.org/nuevomundo/32942> (Consultado el 19 de octubre de 2018).

⁴⁴ BRADING, David. “La España de los Borbones y su imperio americano”, en *Historia de América Latina. Vol. 2. América latina colonial, Europa y América en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Barcelona: Crítica, 1990, pp. 85-126; NAVARRO GARCÍA, Luis. “El Reformismo Borbónico: Proyectos y Realidades”, en *El gobierno de un mundo: virreinos y audiencias en la América hispánica*. Cuenca: Fundación Rafael del Pino, 2004, pp. 489-501; RUIZ TORRES, Pedro. *Reformismo e Ilustración*. Barcelona: Crítica / Marcial Pons. Ediciones de Historia, 2008; LUCENA GIRALDO, Manuel. *Naciones de rebeldes: las revoluciones de independencia latinoamericanas*. Madrid: Taurus, 2010.

límites y fracasos del reformismo sino de proyectos o planes⁴⁵. En este sentido, Paquette califica de anacronista el término reforma pues subraya que en la documentación los agentes reformistas empleaban dichos conceptos de plan o proyecto. Además de que cree conveniente utilizar tales términos porque la mayoría de ellos nunca llegaron a buen término puesto que no alcanzaron las expectativas del gobierno y se quedaron en meros proyectos. En esta investigación estamos de acuerdo con los planteamientos de Paquette y consideramos que es más conveniente utilizar estos términos. Siguiendo esta línea pensamos además que es fundamental examinar no sólo los resultados y la implantación de estos proyectos sino también la circulación de deliberaciones, argumentos y mediaciones que los impulsaron y configuraron, y que demuestran las conexiones y debates que surgieron en torno a ellos en los cuales América era clave. Esto es lo que nos presentan estudios recientes, como los de Clara García Ayluardo, y los de Allan Kuethe y Kenneth Andrien, y Anthony McFarlane⁴⁶, que hacen hincapié en la importancia de examinar el espacio americano como una parte integrada en la historia del imperio hispánico, y de analizar cómo estas reformas se aplicaron en el suelo americano, así como la reacción y resistencia que suscitaron en ellos, para comprender cómo en estos espacios la autonomía local chocaba con los intentos de acción directa de la Corona.

Para ello es necesario reflexionar sobre el modo en cómo las reformas fueron interpretadas por los poderes locales, cómo se ejecutaron los cambios, y cómo estos se adaptaron a las circunstancias particulares. Dentro de esta visión, se tiende a reforzar la teoría que todo ello condujo a la descomposición del imperio atlántico hispánico a través de la independencia de sus colonias americanas. Esta narrativa relaciona a las reformas borbónicas como uno de los principales desencadenantes de las revueltas y del descontento de los actores locales hispanoamericanos, así como del surgimiento de la conciencia política de las élites criollas gracias a la Ilustración. En este plano, Manuel Lucena Giraldo considera que el asalto a los fundamentos sociopolíticos y culturales de la monarquía policéntrica creó resentimientos y revueltas debido a que las ansias de control y dominio de los Borbones rompía el equilibrio que, hasta entonces, se basaba en

⁴⁵ PAQUETTE, Gabriel. *Enlightenment, Governance, and Reform in Spain and its Empire 1759-1808*. Londres: Palgrave Macmillan, 2008.

⁴⁶ GARCÍA AYLUARDO, Clara (coord.) *Las reformas borbónicas, 1750-1808*. México: Fondo de Cultura Económica, 2010; KUETHE, Allan J. y ANDRIEN, Kenneth J. *The Spanish Atlantic world in the Eighteenth Century: war and the Bourbon reforms, 1713-1796*. Nueva York: Cambridge University Press, 2014; MCFARLANE, Anthony. *War and Independence in Spanish America*. Nueva York: Routledge, Taylor & Francis Group, 2014.

una política basada en el compromiso, la negociación y la mutua concesión entre los distintos grupos de poder que mantenían unos privilegios e inmunidades que los reformadores les querían arrebatar, especialmente a finales del siglo XVIII. Al mismo tiempo, el propio Lucena demuestra cómo agentes reformistas encabezaron medidas para profundizar, no debilitar, la autonomía local y cómo la monarquía policéntrica continuaba siendo la clave principal para la estabilidad del imperio⁴⁷. No obstante, estudios recientes demuestran la debilidad de estos argumentos y se alejan del concepto positivista que establece la dicotomía reformas-independencia para situar ambos procesos en un marco más complejo y contradictorio⁴⁸.

En definitiva, la discrepancia entre los distintos autores que analizan el reformismo borbónico pone de relieve su complejidad y la necesidad del estudio de la monarquía borbónica como una realidad compleja que choca con cualquier enfoque homogéneo y compacto. En este punto, creemos que es importante superar el posicionamiento de los historiadores que se debaten entre el éxito y el fracaso de las reformas con el objetivo de ir más allá de los difusos resultados y comprender realmente por qué y cómo se forjaron los proyectos de renovación que pretendían configurar un nuevo concepto de monarquía donde las ambiciones teóricas se difundían en las aplicaciones prácticas. En este trabajo tratamos de situar en su justa medida el alcance de las reformas borbónicas, analizadas desde el prisma postal, sin magnificarlas ni deformar la realidad sino contextualizándolas en un marco amplio y comparado donde se observe el proceso de renovaciones con sus pertinentes incertidumbres, adaptaciones, impedimentos, retrocesos, sin darle un carácter teleológico que nos evite la concepción simplista y finalista de éxitos o fracasos.

Consideramos que el debate que todavía queda sin resolver es cómo todos estos intentos de reforma derivaron en un continuo procedimiento de enfrentamiento y acercamiento entre los diferentes poderes que equilibraban el sistema imperial basado tanto en conflictos como en negociaciones y que seguían bajo las premisas de un imperio negociado⁴⁹. Ello lo analizaremos desde el prisma del plan de reforma del correo donde

⁴⁷ LUCENA GIRALDO, Manuel. "The limits of reform in Spanish America", en *Enlightened Reform in Southern Europe and its Atlantic colonies in the long Eighteenth century*. Londres: Ashgate, 2009, pp. 307-321.

⁴⁸ CHUST CALERO, Manuel y FRASQUET, Ivana. *Tiempos de revolución. Comprender las independencias iberoamericanas*. Madrid: Taurus, 2013.

⁴⁹ GREENE, Jack P. *Negotiated Authorities. Essays in Colonial Political and Constitutional History*. Charlottesville: University Press of Virginia, 1994; ZÚÑIGA, Jean-Paul. *Negociar la obediencia. Autoridad y consentimiento en el mundo ibérico en la Edad Moderna*. Granada: Editorial Comares, 2013.

distintos agentes modelaron estos proyectos renovadores según sus intereses. Lo que conducía a una flexibilidad de los mismos en un marco global.

Desde su llegada al trono, la nueva dinastía puso en marcha un programa de planes y proyectos de reformas estructurales que se inició lentamente. En este sentido, es importante aclarar que ello no supuso un cambio radical en el gobierno pues no pretendían transformar completamente el orden estamental vigente sino renovarlo para un mejor gobierno y administración de sus dilatados dominios a través de cambios y transformaciones que se fueron implementando de forma paulatina en las distintas esferas del imperio hispánico. Todo ello se llevó a cabo en un contexto de competición de los distintos estados imperiales que se vertebraron a partir de un proyecto de reorganización política y económica con resultados que se encontraban entre el logro y la frustración.

Cabe señalar que la creciente preocupación por el espacio ultramarino no fue una novedad introducida por los Borbones, pues ya en la segunda mitad del siglo XVII, bajo el gobierno de Carlos II, se vieron tintes de una tendencia reformista de inspiración mercantilista, a través de una reactivación del comercio indiano, y detención del fraude fiscal. Desde entonces, se comenzó a ver la recuperación del espacio americano como única vía posible para restaurar el poder de la Corona, aunque, eso sí, tales planteamientos resultaron más teóricos que prácticos⁵⁰. Memoriales y proyectos como la *Reforma moral, política y cristiana del comercio que restaura 30 millones de reales de a ocho de renta a la Monarquía española* del comerciante Juan Cano de 1675 o el *Discurso Universal de las causas que ofenden a esta Monarquía y remedios eficaces para todas*⁵¹, publicado en 1687 por Miguel Álvarez Osorio y Redín apostaban por mejorar la administración de los recursos económicos y controlar los beneficios que estos comportaban, tomando como modelo estados europeos como Inglaterra, Holanda y Francia. Estas propuestas constituían una especie de recetas contra los supuestos males de un tiempo difícil para la monarquía, aunque con escasas repercusiones prácticas debido al choque con los privilegios de las instituciones tradicionales del sistema mercantil atlántico⁵².

⁵⁰ HERRERO SÁNCHEZ, Manuel. “Cádiz y la reorganización del comercio indiano”, en *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*. Córdoba: Publicaciones de la Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y Obra Social y Cultural Cajasur, 1994, pp. 171-178.

⁵¹ ÁLVAREZ OSORIO Y REDÍN, Miguel. *Memoriales a Carlos II por Miguel Osorio y Redín*. 1687.

⁵² DÍAZ BLANCO, José Manuel. “Pensamiento arbitrista y estructuras institucionales en la carrera de Indias (siglo XVII): entre la desincentivación y la represión”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 71, nº 1, 2014, pp. 67-68.

Esta etapa representa un intento de cambio en el cual los gobernantes comenzaron a ser conscientes de la necesidad de transformaciones en el seno de la monarquía para renovarla y alcanzar un progreso económico que debía ir ligado al social, político y cultural. Esto no se ejecutó desde un programa coherente y unificado sino a través de un conjunto de acciones fruto de decisiones basadas, a veces, en meros ensayos y pruebas que generalmente fueron ajenas a la esfera política⁵³. La mayoría de estas propuestas de mejora apuntaban al fomento del comercio y de la industria con proyectos económicos de cierta envergadura impulsados por los propios comerciantes. Aunque algunas proposiciones no pasaron más allá del papel, sí que reflejaron el interés que ya había en la monarquía de los Austrias por reformar. En efecto, estos planteamientos, así como el desarrollo de medidas que ya se habían implantado a mediados del siglo XVII por los Austrias, nos llevan a pensar que el tránsito hacia el reformismo borbónico había comenzado desde entonces, y se extendía de forma progresiva, aunque, eso sí, con una dirección distinta.

Tradicionalmente la monarquía borbónica en la España del siglo XVIII ha sido descrita tradicionalmente con el calificativo de absolutista, y centralista. En cambio, estudios actuales, como los de Alejandra Irigoin y Regina Grafe, se cuestionan fuertemente la existencia del modelo autoritario y centralista demostrando que la realidad era muy diferente puesto que el gobierno borbónico dependía de una necesaria cooperación y negociación entre las distintas esferas y centros del poder⁵⁴.

En el ámbito del sistema postal, Anthony McFarlane, Allan Kuethe y Kenneth Andrien han tendido a afirmar que un claro exponente de la pretendida política centralizadora fue el plan de reforma postal debido a que en él se pretendía establecer un

⁵³ YUN CASALILLA, Bartolomé. “Del centro a la periferia: la economía española bajo Carlos II”, *Studia Histórica: Historia Moderna*, vol. 20, 1999, pp. 57-58.

⁵⁴ Las historiadoras Alejandra Irigoin y Regina Grafe corroboran la visión tradicional que se ha tenido de este presupuesto afirmando que “Spain is described as absolutist, interventionist, centralist, statist, bureaucratic, constitutionally disinclined to grant its subjects much local government but driven to extract revenues from them” en IRIGOIN, Alejandra y GRAFE, Regina. “The Spanish Empire and its Legacy: Fiscal Re-distribution and Political Conflict in Colonial and Post-Colonial Spanish America”, *Journal of Global History*, vol. 1, nº 2, 2006, p. 243. Así como en los siguientes trabajos posteriores: IRIGOIN, Alejandra y GRAFE, Regina. “Bargaining for Absolutism. A Spanish path to nation state and empire building”, *Hispanic American Historical Review*, vol. 88, nº 2, 2008, pp. 173-209, y “Nuevos enfoques sobre la economía política española en sus colonias americanas en el siglo XVIII”, en *Economía Política de Estambul a Potosí. Ciudades, estado imperios y mercado en el Mediterráneo y en el Atlántico ibérico, 1200-1800*. Valencia: Universitat de València, 2012, pp. 164-165. Ambas historiadoras rechazan en estos trabajos que se pueda hablar de un régimen político centralista, y sostienen que la economía política de la monarquía de España y de sus dominios ultramarinos dependía de la iniciativa local y la negociación, así como de la cooptación y el clientelismo.

sistema centralista y jerárquico en el que Madrid funcionara como centro de operaciones de las comunicaciones postales hispanoamericanas⁵⁵. Sin embargo, este ideal de centralización chocó con la paradoja de la propia política borbónica que con la implantación de diferentes oficinas postales en distintos lugares estratégicos de la península y de Hispanoamérica desencadenó una descentralización en la cual existía una extensión y dispersión de las administraciones de correos por las distintas partes del territorio hispano. De manera que el proyecto de reforma postal trajo consigo una diversificación del canal comunicativo que, aunque se planteó como un solo intermediario imperial que facilitara la circulación de la información con el pretendido centro gubernamental, en realidad creaba un dinamismo en el cual la comunicación postal se articulaba mediante múltiples nodos de comunicación que se materializaron a través de la implantación de administraciones de correos establecidas por la propia Corona. Esta estrategia desembocó en una descentralización natural de la institución postal que generaba autogobierno y autonomía local. Lo cual evidencia cómo la relación espacial entre los distintos territorios de la monarquía borbónica se basaba más en una diversificación en la cual los espacios se construían entre sí con una marcada apropiación e interpretación local que en una polarización de centro activo y periferia pasiva. Este argumento sigue la línea de autores como Horst Pietschmann quien también propone esta idea de descentralización en la reforma de las intendencias puesto que en ella la Corona realmente cedía la administración a instituciones locales⁵⁶. Del mismo modo, Alejandra Irigoin y Regina Grafe sugieren que el aparato fiscal de la Corona y, por tanto, el control sobre la recaudación de impuestos estuvo altamente descentralizado⁵⁷.

En efecto, la monarquía borbónica apostaba por erigir un poderoso estado unificado, centralizado, militarizado y eficiente. Lo que realmente ambicionaba era romper con el modelo de la monarquía compuesta de los Habsburgo, es decir, alejarse de esta forma de gobierno que comprendía distintas provincias y reinos unidos con sus constituciones, derechos, privilegios, libertades y fueros bajo el enfoque común del

⁵⁵ MCFARLANE, Anthony. *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Bogotá: Banco de la República/El Ancora Editores, 1997; KUETHE, Allan J. y ANDRIEN, Kenneth J. *The Spanish Atlantic world in the Eighteenth Century: war and the Bourbon reforms, 1713-1796*. Nueva York: Cambridge University Press, 2014.

⁵⁶ PIETSCHMANN, Horst. *Las reformas borbónicas y el sistema de intendencias en Nueva España: un estudio político administrativo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1996.

⁵⁷ IRIGOIN, Alejandra y GRAFE, Regina. “Nuevos enfoques sobre la economía política española en sus colonias americanas en el siglo XVIII”, en *Economía Política de Estambul a Potosí. Ciudades, estado imperios y mercado en el Mediterráneo y en el Atlántico ibérico, 1200-1800*. Valencia: Universitat de València, 2012, pp. 169-170.

catolicismo⁵⁸. Esta idea de la monarquía compuesta de John Elliott todavía utilizaba el concepto de centro y periferia en el cual la acción real de la política ocurría en el centro, y las periferias funcionaban como meras receptoras pasivas de las políticas emanadas del centro ya fuera mediante aceptación o rechazo de las mismas. Este planteamiento ha sido matizado en los últimos años por historiadores como Pedro Cardim, Tamar Herzog, José Javier Ruiz Ibáñez y Gaetano Sabatini que han revisado los paradigmas de centralización del poder de las monarquías ibéricas y las han designado como monarquías policéntricas en las cuales no había un centro definido sino múltiples centros que coexistían. Sobre esta base teórica y metodológica, numerosas investigaciones actuales han promovido una nueva interpretación basada en las conexiones entre diversas redes y los consensos entre los distintos centros y agentes de poder como prácticas del ejercicio real⁵⁹. Algunos autores, como Gabriel Paquette, sugieren que el modelo policéntrico no es un reemplazo del compuesto, sino que el policentrismo ha tomado algunas de las ideas más útiles del compuesto y ha revisado la concepción espacial de cómo funcionaba el poder político a raíz de recientes investigaciones⁶⁰. Los estudios sobre el modelo policéntrico se han centrado en los siglos XVI y XVII. Por lo que es necesario analizar cómo este paradigma analítico funcionó en el período posterior, es decir, en el siglo XVIII.

Por nuestra parte rechazamos el análisis tradicional de centro-periferia y adoptamos la perspectiva de estos planteamientos actuales que reconocen la multiterritorialidad de los estados modernos europeos donde los múltiples centros interconectados interactuaban no sólo con la monarquía central sino también entre sí, participando activamente en la elaboración de las políticas imperiales mediante constantes negociaciones, conflictos,

⁵⁸ ELLIOTT, John. "A Europe of Composite Monarchies", *Past & Present*, nº137, 1992, pp. 48–71.

⁵⁹ Destacamos los estudios de Manuel Herrero Sánchez, quien subraya en sus distintos trabajos el papel decisivo del ámbito local en la configuración y funcionamiento de la estructura imperial de los Habsburgo, especialmente en las comunidades mercantiles que operaban bajo una estructura política policéntrica en HERRERO SÁNCHEZ, Manuel. "The business relations, identities and political resources of Italian merchants in the early-modern Spanish monarchy: some introductory remarks", *European Review of History: Revue européenne d'histoire*, vol. 23, nº 3, 2016, pp. 335-346; Regina Grafe, quien lo aplica al mercantilismo del siglo XVIII en GRAFE, Regina. "Polycentric States: The Spanish Reigns and the "Failures" of Mercantilism", en *Mercantilism Reimagined: Political Economy in Early Modern Britain and its Empire*. Oxford: Oxford University Press, 2013, pp. 241-262; y, Manuel Pérez García y Lucio De Sousa, quienes lo adoptan para analizar la economía mundial entre Europa, Asia y América donde no existía un lugar dominante, en el reciente libro PÉREZ GARCÍA, Manuel y DE SOUSA, Lucio (eds.). *Global history and new polycentric approaches. Europe, Asia and the Americas in a World Network System*. Singapore: Palgrave Macmillan, 2018.

⁶⁰ PAQUETTE, Gabriel. "Reseña de Cardim, Pedro, Herzog, Tamar, Ruiz Ibáñez, José Javier y Sabatini, Gaetano, en *How Did Early Modern Spain and Portugal Achieve and Maintain a Global Hegemony?*", Eastbourne, Sussex Academic Press/Fundación Séneca/Universidade Nova de Lisboa—CHAM/Red Columnaria", *European History Quarterly*, vol. 44, nº 3, 2014, pp. 513–515.

desafíos, contactos y competencia entre los distintos espacios de poder de una compleja estructura política que era sólida y durable, así como maleable y cambiante⁶¹. En este aspecto, consideramos acertado el planteamiento de Francisco Eissa-Barroso quien afirma que un modelo bidimensional no es suficiente, sino que hay que entender las estructuras de la monarquía como entes dinámicos conformados por las múltiples, simultáneas y asimétricas relaciones entre los diferentes centros donde sí existía relativa subordinación⁶². Esto pone de manifiesto lo que subraya Manuel Herrero Sánchez de que el modelo policéntrico no debe entenderse como una relación de igualdad entre los distintos centros ni supone que todos ellos tuviesen idéntico protagonismo en la acción de gobierno, sino que entre los mismos existían jerarquías y conexiones asimétricas donde obviamente el papel del soberano era esencial para marcar las líneas maestras del gobierno de la monarquía y, a través de la gracia, restablecer la equidad mediante una función de arbitraje entre las diferentes corporaciones conformaban el conjunto⁶³.

Si extendemos las ideas del reformismo borbónico a un marco global y comparado, podemos comprobar cómo los planteamientos de centralización y absolutismo se intentaron llevar a cabo también en otros imperios europeos donde tenían como fin principal renovar el aparato estatal para implantar un vigoroso concepto de autoridad real que perseguía un dominio eficaz de sus territorios y un progreso económico, cultural, social y político del imperio. Todas estas mejoras debían ejecutarse en un contexto de competitividad imperial donde existía una lucha de poderes que aspiraban a la supremacía. Este fue el caso, por ejemplo, de los imperios británico y francés que, desde finales del siglo XVII, implantaron una serie de medidas destinadas a impulsar una mayor centralización y racionalización⁶⁴. Planteamientos que se extendieron e intensificaron en otros estados europeos durante el siglo XVIII⁶⁵.

⁶¹ CARDIM, Pedro et al. *How Did Early Modern Spain and Portugal Achieve and Maintain a Global Hegemony?* Eastbourne: Sussex Academic Press/Fundación Séneca/Universidade Nova de Lisboa—CHAM/Red Columnaria, 2012, p. 4.

⁶² EISSA-BARROSO, Francisco A. *The Spanish Monarchy and the Creation of the Viceroyalty of New Granada (1717-1739). The politics of Early Bourbon Reform in Spain and Spanish America.* Leiden/Boston: Brill, 2017, p. 14.

⁶³ HERRERO SÁNCHEZ, Manuel. “Spanish Theories of Empire: A Catholic and Polycentric Monarchy”, en *A companion to Early Modern Spanish Imperial Political and Social Thought.* Leiden / Boston, Brill, 2020, p.28.

⁶⁴ Sobre la influencia de proyectos políticos británicos en el imperio hispánico véase ELLIOTT, John. *Imperios del mundo Atlántico: España y Gran Bretaña en América, 1492-1830.* Madrid: Taurus, 2011; y, PAQUETTE, Gabriel. “Visiones británicas del Mundo Atlántico español, c. 1740-1830”, *Cuadernos de Historia Moderna*, nº 10, 2011, pp. 145-154.

⁶⁵ Además de las reformas borbónicas en la Monarquía Hispánica y las pombalinas en el imperio portugués, destacamos los intentos de renovación de otros estados como Prusia donde, desde la década de los años

Esto nos pone sobre el tapete que debemos rechazar la visión de los sistemas políticos dualistas y reemplazarla por una visión más amplia de la diversidad de las formas de participación política en todos los niveles de la sociedad⁶⁶. Tal y como nos proponen autores como Joaquín Albareda y Manuel Herrero, quienes han analizado las múltiples caras de la representación política que ha puesto de manifiesto cómo la soberanía de los estados del Antiguo Régimen en vez de converger en un gobierno homogéneo cristalizó en un estado donde numerosas capas basadas en una fuerte autonomía local y en una participación de diferentes corporaciones y agentes interaccionaban en pos de sus privilegios y espacios de representación⁶⁷. Los respectivos espacios de representación, como sugiere Manuel Herrero, fueron los pilares que aseguraron la comunicación entre las distintas partes envueltas en los principios de unidad y diversidad⁶⁸.

Existe una línea de interpretación que parte del presupuesto de que las reformas político-administrativas del imperio hispánico se vieron imbuidas de una clara influencia francesa⁶⁹, especialmente en sus primeros años debido a la relación de parentesco que existía entre Felipe V y Luis XIV, quien no sólo ejercía una gran influencia sobre su nieto, sino que introdujo personas de su confianza en los organismos superiores gubernamentales⁷⁰. No obstante, el panorama se presta a matizaciones pues a la hora de proponer reformas concretas, estas se sustentaron más en modelos locales. Además, los agentes encargados de impulsar la política reformista se vieron influenciados por otro tipo de modelos extranjeros y no tan sólo por los precedentes de Francia. Estos planteamientos

veinte del siglo XVIII, se impulsó la creación de una burocracia profesional dirigida por autoridades centrales para el manejo del estado. Algo semejante a lo ocurrido en distintos estados italianos que se convirtieron también en un gran laboratorio de experiencias políticas, como las desarrolladas por Leopoldo de Toscana o por el propio Carlos III de España (Carlos I de Nápoles) en el reino de Nápoles, donde emprendió numerosas medidas renovadoras, algunas de las cuales trasladó a España.

⁶⁶ La necesidad de superar la tradicional dicotomía entre repúblicas y monarquías ha llevado a algunos autores coordinados por Manuel Herrero Sánchez a analizar la diversidad de las complejas formas estatales republicanas en la Europa Moderna, que lejos de seguir esquemas binarios toman en consideración una pluralidad de modelos de soberanía diferentes. HERRERO SÁNCHEZ, Manuel (ed.). *Repúblicas y republicanismo en la Europa moderna (siglos XVI-XVIII)*. Madrid: Fondo de Cultura Económica, 2017.

⁶⁷ ALBAREDA, Joaquín y HERRERO SÁNCHEZ. *Political Representation in the Ancien Régime*. Nueva York y Londres: Routledge, 2019, p. 2

⁶⁸ *Ibidem*, p. 323.

⁶⁹ Autores como Anthony Mcfarlane han subrayado que la Monarquía borbónica buscaba crear un aparato estatal centralizado a imagen y semejanza de la de Francia. Véase MCFARLANE, Anthony. "The Bourbon Century", en *Early Bourbon Spanish America: politics and society in a forgotten era (1700-1759)*. Leiden: Brill, 2016, p. 182.

⁷⁰ En este preciso caso situamos a Jean Orry, iniciador de las medidas de principios de siglo, que insistía en la necesidad de que el monarca debía de gobernar y conducir sus negocios por sí solo. DUBET, Anne. "¿La importación de un modelo francés? Acerca de algunas reformas de la administración española a principios del siglo XVIII", *Revista de Historia Moderna*, nº 25, 2007, p. 217.

siguen la línea argumental que proponen Joaquim Albareda y Manuel Herrero de abandonar el modelo dualista reduccionista y subrayar cómo existían procesos mucho más complejos y realidad mixtas con estrechos factores de coordinación e interdependencia en la organización de la comunidad política y sus formas de participación⁷¹. Esto significaba que, en los distintos modelos políticos, los monarcas tenían que debatir sus políticas con las élites de poder para arrastrarlas a sus propósitos, pero, estas, a su vez, también utilizaban herramientas con las que persuadir al monarca para conseguir sus propios intereses y actuaban como mediadoras entre el poder real y el local.

Muchas de las ideas renovadoras se plantearon bajo el paradigma sociocultural de la Ilustración. En este contexto, existía una diseminación de una gran multiplicidad de planteamientos y modelos entre que los distintos imperios. La puesta en marcha y la elaboración de una amplia gama de planes y proyectos de reforma se sustentaba en la observación, imitación, adaptación, apropiación y aplicación de los nuevos conceptos, ideas o experiencias que descubrían más allá de sus propias fronteras, y que conformaban un programa de reformas híbrido con influencias de diversa índole, y adaptados a las necesidades u objetivos de cada gobierno. Según Anne Dubet y José Javier Ruiz Ibáñez, la circulación de modelos políticos entre los distintos estados imperiales contribuyó a ofrecer una visión más dinámica del Antiguo Régimen donde se observa un trabajo constante para definir las reglas del juego político⁷². A ello conviene tomar en consideración la premisa de Sebastián Conrad quien acentúa la apropiación de conceptos e ideas debe ubicarse en un contexto amplio de entramados transnacionales donde la Ilustración fue el resultado de un complejo proceso de hibridación de ideas y prácticas⁷³. De este modo, en España se produjo un proceso de reapropiación creativo para generar políticas adecuadas con el fin de insertarlas y aplicarlas sobre el terreno⁷⁴. Gabriel Paquette expone que bajo un contexto de rivalidad interimperial en el que imperaba el enfrentamiento entre los distintos estados subyacía la imitación de las prácticas políticas

⁷¹ ALBAREDA, Joaquim y HERRERO SÁNCHEZ. *Political Representation in the Ancien Régime*. Nueva York y Londres: Routledge, 2019.

⁷² DUBET, Anne y RUIZ IBÁÑEZ, José Javier. *Las monarquías española y francesa (siglos XVI-XVIII): ¿dos modelos políticos?* Madrid: Casa de Velázquez, 2010, p. 221.

⁷³ CONRAD, Sebastian. "Enlightenment in Global History: A historiographical critique", *The American Historical Review*, vol. 117, nº 4, 2012, p.1014.

⁷⁴ ASTIGARRAGA, Jesús. *The Spanish Enlightenment revisited*. Oxford: Voltaire Foundation, 2015, pp. 1-2.

más exitosas de sus rivales⁷⁵. Incluso autores como Stanley y Barbara Stein han llegado a sugerir que ninguna de las políticas puestas en marcha por los Borbones fue innovadora⁷⁶. Estas reproducciones de otros gobiernos constituían meros andamiajes que ayudaban a la construcción de la teoría política pero poco a la práctica dado que eran moldeados según la capacidad de la sociedad de acoger estos modelos y apropiarse de ellos.

La mayoría de los autores coincide en señalar la existencia de dos períodos de reformas en el reino de España a lo largo del siglo XVIII: uno inicial de cambios moderados que coincidiría con los reinados de Felipe V y Fernando VI; otro posterior, tras la llegada al trono de Carlos III⁷⁷, mucho más intenso en la cual la Corona llevó a cabo un esfuerzo más serio y ambicioso de efectuar un gobierno más ejecutivo y racional sobre sus colonias con el fin de reformular la relación de la península con América a través de una nueva formulación de la estructura económica y política imperial⁷⁸. A partir de 1763, año de finalización de la Guerra de los Siete Años⁷⁹, y debido al deseo de superar la derrota que había supuesto la caída de La Habana durante unos meses en manos británicas, fue cuando más se intensificó e incrementó este proceso de mejoras y renovaciones en los distintos ámbitos gubernativos y, especialmente en el ámbito ultramarino. El deseo de mantener la posición de primera potencia habría impulsado la

⁷⁵ PAQUETTE, Gabriel. "Enlightened Narratives and Imperial Rivalry in Bourbon Spain: The Case of Almodóvar 's Historia Política de los Establecimientos Ultramarinos de las Naciones Europeas" (1784-1790)", *The Eighteenth Century*, vol. 48, n° 1, 2007, p. 62.

⁷⁶ STEIN, Barbara y STEIN, Stanley. *The Colonial Heritage of Latin America: Essays on Economic Dependence in Perspective*. Nueva York: Oxford University Press, 1970, p. 92.

⁷⁷ En los últimos años se ha enfatizado la labor reformista de Carlos III como rey de Nápoles y de Sicilia, que influenció la política borbónica española. Véase CARIDI, Giuseppe. *Carlos III. Un gran rey reformador en Nápoles y España*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2014. En este plano, mientras que la historiografía italiana tradicionalmente se ha centrado en la etapa de Carlos como soberano de Nápoles y Sicilia, la española ha hecho lo propio en su época como rey de España. Sin embargo, en este libro, el autor constituye un elemento unificador entre ambos períodos, poniendo de relieve la labor reformadora del monarca en ambos territorios.

⁷⁸ MCFARLANE, Anthony. *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Bogotá: Banco de la República/El Ancora Editores, 1997; RESTALL, Matthew y LANE, Kris. *Latin America in Colonial Times*. Cambridge: Cambridge University Press, 2011.

⁷⁹ Siguiendo esta línea, autores como Anthony McFarlane, Allan Kuethe y Kenneth Andrien, han considerado la existencia de una relación simbiótica entre guerra y reforma en la Monarquía Hispánica del siglo XVIII. Este contexto bélico internacional marcó el complejo proceso político de demolición y reconstrucción del gobierno borbónico y estuvo estrechamente entrelazado con los esfuerzos de renovación del imperio hispánico. De manera que el conflicto bélico sirvió tanto de trampolín y justificación del avance de proyectos de reforma en el seno del gobierno borbónico como también fue un obstáculo inevitable en la interrupción de este proceso de renovación. Véase KUETHE, Allan J. y ANDRIEN, Kenneth J. *The Spanish Atlantic world in the Eighteenth Century: war and the Bourbon reforms, 1713-1796*. Nueva York: Cambridge University Press, 2014; MCFARLANE, Anthony. *War and Independence in Spanish America*. Nueva York: Routledge, Taylor & Francis Group, 2014.

aplicación de un conjunto de acciones de gobierno tales como los intentos de renovar la Armada, modernizar el ejército y las milicias coloniales, perfeccionar las fortificaciones costeras (como la de Cartagena de Indias), regular y liberalizar el comercio, aumentar la producción agrícola y la industrial, arrebatar el control de la propiedad y el mecenazgo a la Iglesia, modificar la educación, crear organismos intelectuales como las academias, asociaciones y bibliotecas y mejorar las infraestructuras mediante la construcción de carreteras, canales y puentes. Muchos autores concuerdan en situar el apogeo de las reformas a finales del siglo XVIII⁸⁰, con la figura emblemática de José de Gálvez, quien fue ministro de Indias desde 1776 hasta 1787, y cuyo ímpetu reformista suscitó grandes tensiones en el espacio americano⁸¹.

Es evidente que las reformas de Carlos III fueron más ambiciosas e intensas, pero no hay que obviar la profundidad de las ideas y medidas renovadoras de los primeros Borbones que fueron sus directos precursores. Recientes trabajos, como los de Francisco Eissa-Barroso y Ainara Vázquez Varela, Allan Kuethe y Andrien, Kenneth J., Adrian Pearce y Fidel Tavárez⁸², cuestionan estos planteamientos y se decantan por subrayar el hecho de que ya con los primeros borbones se procedió a establecer varias medidas reformistas orientadas a cortar el contrabando extranjero, desarrollar el comercio, estrechar el poder de la Iglesia, burocratizar el aparato estatal y reformar los cuerpos militares. Para John Elliott, James Lockhart y Stuart Schwartz, y Allan Kuethe y Kenneth Andrien las reformas de los primeros borbones no estaban conectadas ni respondían a un programa reformista coherente, sino que eran medidas *ad hoc* que surgían de forma pragmática para resolver problemas específicos⁸³. Por su parte, Adrian Pearce y Francisco

⁸⁰ GUIMERÁ, Agustín (ed.). *El reformismo borbónico: una visión interdisciplinar*. Madrid: Alianza Editorial, 1996; SÁNCHEZ-BLANCO, Francisco. *El absolutismo y las luces en el reinado de Carlos III*. Madrid: Marcial Pons, 2002; STEIN, Stanley J. y STEIN, Barbara H. *El Apogeo del Imperio. España y Nueva España en la era de Carlos III, 1759-1789*. Barcelona: Crítica, 2005; DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Carlos III y la España de la Ilustración*. Madrid: Alianza Editorial, 2016.

⁸¹ BRADING, David A. *Orbe indiano. De la monarquía católica a la república criolla, 1492-1867*. México: Fondo de Cultura Económica, 1998; FISHER, John. *Bourbon Peru 1750-1824*. Liverpool: Liverpool University Press, 2003.

⁸² EISSA-BARROSO, Francisco y VÁZQUEZ VARELA, Ainara. *Early Bourbon Spanish America: politics and society in a forgotten era (1700-1759)*. Leiden: Brill, 2016; EISSA-BARROSO, Francisco A. *The Spanish Monarchy and the Creation of the Viceroyalty of New Granada (1717-1739). The politics of Early Bourbon Reform in Spain and Spanish America*. Leiden/Boston: Brill, 2017; KUETHE, Allan J. y ANDRIEN, Kenneth J. *The Spanish Atlantic world in the Eighteenth Century: war and the Bourbon reforms, 1713-1796*. Nueva York: Cambridge University Press, 2014; PEARCE, Adrian. *Origins of Bourbon Reform in Spanish South America, 1700-1763*. Nueva York: Palgrave Macmillan, 2016; TAVÁREZ, Fidel José. *The Commercial Machine: Reforming Imperial Commerce in the Spanish Atlantic, 1740-1808*. Tesis Doctoral. University of Princeton, 2016.

⁸³ ELLIOTT, John. *Imperios del mundo Atlántico: España y Gran Bretaña en América, 1492-1830*. Madrid: Taurus, 2011; KUETHE, Allan J. y ANDRIEN, Kenneth J. *The Spanish Atlantic world in the Eighteenth*

Eissa-Barroso consideran que estos planteamientos sí que respondían a un programa de reforma racional que no sólo se focalizaba en solucionar determinados obstáculos, sino que respondía a un plan más amplio y de mayor alcance⁸⁴.

En esta investigación se ilustra el alcance de los planes y proyectos transformadores desde comienzos del siglo XVIII que supusieron una etapa fundamental para la configuración del estado borbónico. En el caso de la reforma postal observamos la discusión que se planteó ya en la primera mitad del siglo XVIII sobre la necesidad de la mejora de las comunicaciones postales y los primeros intentos que surgieron para ello que se materializaron y culminaron bajo el reinado de Carlos III. De manera que la reforma postal no podría haber sido entendida ni llevada a cabo sin el flujo de ideas y debates que surgieron desde las primeras décadas del siglo.

Los proyectos de renovación de la Corona provocaron una inevitable respuesta a ambos lados del Atlántico entre el complejo entramado de los distintos grupos de poder que determinaron la implantación y aplicación de las medidas de reforma. Las técnicas y prácticas para consolidar el nuevo modelo de gobierno generaron un descontento en la población que estuvo en el origen de movimientos de protesta tanto en la península como en América. Por ejemplo, el Motín de Esquilache en 1766 en la Península Ibérica, o las más de un centenar de revueltas acontecidas a fines del XVIII en América, entre las que destacamos las de Túpac Amaru en Perú en 1780-1783, o la de los Comuneros en Nueva Granada en 1781⁸⁵ así lo atestiguan. Además de estas rebeliones de gran alcance, también se produjeron otras menos conocidas, como las revueltas de los Comuneros en Paraguay (1721-1735) y en Corrientes (1763-1766)⁸⁶, así como resistencias y oposiciones en el desarrollo diario de la implantación de estos planes reformistas. Este tipo de movimientos

Century: war and the Bourbon reforms, 1713-1796. Nueva York: Cambridge University Press, 2014, p. 70; LOCKHART, James y SCHWARTZ, Stuart. *Early Latin America: A History of Colonial Spanish America and Brazil*. Cambridge: Cambridge University Press, 1983.

⁸⁴ EISSA-BARROSO, Francisco A. *The Spanish Monarchy and the Creation of the Viceroyalty of New Granada (1717-1739). The politics of Early Bourbon Reform in Spain and Spanish America*. Leiden/Boston: Brill, 2017; PEARCE, Adrian. *Origins of Bourbon Reform in Spanish South America, 1700-1763*. Nueva York: Palgrave Macmillan, 2016.

⁸⁵ Varias insurrecciones acaecidas en el mundo andino entre 1740 y 1780 se pueden ver en SERULNIKOV, Sergio. *Subverting Colonial Authority: Challenges to Spanish Rule in Eighteenth-Century Southern Andes*. Durham: Duke University Press, 2003; THOMPSON, Sinclair. *We alone will rule: native andean politics in the age of insurgency*. Madison: The University of Wisconsin Press, 2002.

⁸⁶ Sobre las revoluciones comuneras del Paraguay véase AVELLANEDA, Mercedes. *Guaraníes, criollos y jesuitas. Luchas de poder en las Revoluciones Comuneras del Paraguay, siglos XVII y XVIII*. Asunción: Academia Paraguaya de la Historia y Tiempo de la Historia, 2014.

sociales de protesta no eran nuevos⁸⁷, pero sí que durante el siglo XVIII su frecuencia aumentó y se hicieron más intensos.

La política racional de uniformización y jerarquización de las instituciones orquestada desde Madrid colisionaba con la práctica, y los proyectos reformistas se tuvieron que enfrentar con retos que determinaron claramente su naturaleza y su alcance lo que dificultó su implantación. Esto fue debido a que los profundos planes renovadores diseñados sobre el papel, mediante la promulgación de una batería de reglamentos y de un riguroso aparato legislativo por el que disponían el despliegue de sus medidas, pero, en la práctica, tales disposiciones fueron impedidas ya fuera por el bloqueo de facciones de poder que veían amenazados sus intereses, o por ser impracticables debido a distintas razones tales como la falta de recursos humanos y materiales, las inmensas distancias que distorsionaban las órdenes o las condiciones locales de cada espacio que sobre el papel no solían ser tenidas en cuenta. Sin embargo, a pesar de las numerosas limitaciones, sí que se produjeron algunos cambios que tuvieron consecuencias en el aparato político-administrativo y económico del estado, y determinados actores locales se vieron favorecidos por algunas medidas y alcanzaron importantes progresos en el comercio y en la producción. Todo ello impactó en los distintos escenarios imperiales, aunque, a veces, no como la Corona pretendía. Lo cual, en palabras de P.J. Bakewell y Jacqueline Zuzann Holler, pudo entrañar más bien una deformación que en una mera reforma⁸⁸.

En suma, el reformismo borbónico desplegó en el imperio hispánico un volumen amplio y diversificado de iniciativas renovadoras en distintos ámbitos que dieron lugar a procesos constantes de discordia, inestabilidad y tensiones, por lo que no hay que concebir dicha política de un modo lineal, coherente y uniforme. Todas estas características moldearon el esqueleto de la monarquía, y le dieron un cierto carácter propio y diferenciador con respecto a la anterior dinastía, al menos sobre el papel porque en la práctica se mantuvieron comportamientos y prácticas ya consolidadas, como la de la negociación. Para conseguir los propósitos, la Corona procuró reemplazar las estructuras del pasado por una burocracia central, equipada con los mecanismos necesarios para generar y recaudar recursos con el fin de recuperar su posición

⁸⁷ Un ejemplo de estas rebeliones se puede ver en SVRIZ WUCHERER, Pedro Miguel Omar. *Un levantamiento indígena en las fronteras imperiales. La Rebelión de Arecayá (1660)*. Berlín: Editorial Académica Española, 2017.

⁸⁸ La idea de ver la reforma hispánica como deformada o reformada se puede observar en BAKEWELL, P.J., y HOLLER, Jacqueline Zuzann. "Eighteenth century Spanish America: reformed or deformed?", en *A history of Latin America to 1825*. Chichester: Wiley-Blackwell, 2010, pp. 349-396.

hegemónica en un marco de gran competencia inter-imperial en lucha por la supremacía global.

1.1.2. LAS INDIAS COMO EJE CENTRAL EN LAS POLÍTICAS BORBÓNICAS

Como sugieren Jorge Gelman, Enrique Llopis Agelán y Carlos Marichal es fundamental situar al reformismo borbónico en un amplio conjunto local y global que revise de manera crítica las interpretaciones vigentes y plantee nuevas hipótesis sobre las trayectorias históricas de los múltiples espacios del imperio hispánico⁸⁹. Los proyectos reformistas tuvieron versiones propias y diferentes en cada espacio geográfico de la monarquía hispánica ya que esta suponía un ámbito compuesto de múltiples y diversas sociedades con rasgos y dinámicas peculiares.

“Las Indias y España son dos poderes bajo un mismo amo; pero las Indias son el principal, mientras que España es sólo accesoria”⁹⁰. Estas palabras de Montesquieu ponen de relieve que América jugó un papel clave para los distintos imperios europeos que ambicionaban su control y dominio. En el caso del reformismo borbónico, esto se ilustra a través de las acciones políticas que estaban diseñadas, en gran parte, por y para el espacio americano. De forma que la política de reformas convirtió los territorios americanos en instrumentos esenciales para sus ambiciones geopolíticas lo que se tradujo en la aplicación de múltiples iniciativas políticas en diferentes direcciones. En la mayoría de los proyectos reformistas subyacía la idea de que las Indias eran un importante mercado con grandes posibilidades y riquezas que era necesario controlar para alcanzar el progreso económico, social y político del imperio hispánico. Por estas razones, las reformas borbónicas procuraron implementar mejoras institucionales, administrativas y fiscales para potenciar sus recursos, como también establecer medidas políticas y sociales para fortalecer su dominio.

La historiografía sobre el siglo XVIII ha tratado en profundidad las reformas borbónicas en la América Hispánica. Sin embargo, tradicionalmente lo ha hecho desde

⁸⁹ GELMAN, Jorge; LLOPIS Agelán, Enrique y MARICHAL, Carlos. *Iberoamérica y España antes de las independencias, 1700-1820: crecimiento, reformas y crisis*. México, D.F.: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora México, D.F. Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, 2014, p.8.

⁹⁰ MONTESQUIEU, Charles-Louis de Secondat. *Del espíritu de las leyes* (traducción de Siro García del Mazo). Madrid: Librería General de Victoriano Suárez, 1906.

un enfoque eurocéntrico al considerar dicho espacio geográfico como un ámbito aislado del resto del imperio hispánico donde las políticas renovadoras se implantaban desde la península y cuyos espacios locales adquirirían un rol de receptor pasivo que se limitaba a aceptar o rechazar dichas medidas. Afortunadamente esta visión ha sido cuestionada en las últimas décadas por un gran número de historiadores que han puesto el acento en la variedad de gama de reacciones y los mecanismos de modificación y adaptación de dichas ideas reformista a los distintos ámbitos de Hispanoamérica. Desde este punto de vista, no cabe duda de que los actores locales jugaron un papel fundamental en la aplicación de los planteamientos reformistas. Entre ellos destacaban, por una parte, los agentes responsables de implantar estas iniciativas sobre el terreno, a los que Gabriel Paquette denomina “men-on-the-spot”, quienes manipularon y modificaron estas ideas renovadoras para conseguir sus propios propósitos e intereses⁹¹; y, por otra, los poderes locales que luchaban por conservar su autonomía⁹².

La redefinición de las relaciones de España con América bajo el marco de las reformas borbónicas ha suscitado un debate complejo y controvertido que ha conducido incluso a sustituir la palabra reformismo por la de “modernización defensiva” pues, en palabras de Stanley y Barbara Stein:

“los gobernadores españoles no eran «reformadores», sino que simplemente deseaban preservar las colonias españolas en América de una explotación directa por los comerciantes ingleses y franceses. Su proyecto se puede describir como una forma de «modernización defensiva»”⁹³.

La modificación de los vínculos entre ambos territorios pasaba por integrar los territorios del Nuevo Mundo en la nueva concepción imperial en la cual los reinos americanos se transformaban en colonias, tal y como sugiere Jeremy Adelman, quien dice que, por tanto, al hablar de reformismo borbónico, debemos poner el acento no tanto en el concepto de centralización sino en el de integración⁹⁴.

⁹¹ PAQUETTE, Gabriel. *Enlightenment, Governance, and Reform in Spain and its Empire 1759-1808*. Londres: Palgrave Macmillan, 2008, pp. 115-116.

⁹² LORANDI, Ana María. *Poder central, poder local. Funcionarios Borbónicos en el Tucumán colonial. Un estudio de antropología política*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2008.

⁹³ STEIN, Stanley J. y STEIN, Barbara H. *El Apogeo del Imperio. España y Nueva España en la era de Carlos III, 1759-1789*. Barcelona: Crítica, 2005, p.377.

⁹⁴ ADELMAN, Jeremy. *Sovereignty and revolution in the iberian atlantic*. Princeton: Princeton University Press, 2009.

Precisamente, el concepto de colonia se originó en esta época. Hasta el siglo XVIII, los términos usados en la documentación de la época para designar la relación entre los dominios europeos y americanos de la monarquía solían ser los de reinos, provincias o dominios, y no los de colonias. En consecuencia, es a partir de la segunda mitad del siglo XVIII cuando en los escritos de economía política que circularon en España, se consideran a estos territorios como colonias integradas dentro de un sistema comercial atlántico lo que relevaba la configuración de la nueva concepción del imperio que se estaba fraguando entre los agentes políticos y económicos y que incluía una profunda reflexión del espacio americano⁹⁵.

Desde nuestro punto de vista es necesario analizar América como un cosmos complejo donde existía una pluralidad de redes sociales, económicas, políticas y culturales que activaban distintas estrategias que definían la organización de los espacios americanos de forma activa, dinámica y creativa⁹⁶. Marcello Carmagnani sugiere que estos ejes estuvieron coordinados por centros como podían ser las ciudades virreinales y las ciudades capitales de los gobiernos y capitanías generales⁹⁷, a los que se venían a añadir las ciudades portuarias que eran nodos principales de interconexiones, que se organizaban con un alto grado de autonomía. En línea con este estudio, Rafael Guerrero y Griselda Tarragó ponen el énfasis de la articulación de los territorios de la monarquía durante el siglo XVIII a través de la acción y circulación de agentes cuyos actos establecieron vínculos, continuidades y certezas tanto en la península como en América y que fueron claves para la configuración de los vastos y complejos espacios del imperio hispánico⁹⁸.

En suma, las aspiraciones de nuevas formas de gobierno basadas en modelos centralizadores que pretendía implantar la monarquía borbónica tanto en la península como en los territorios ultramarinos provocaron luchas locales de poder, procesos de

⁹⁵ Sobre el controvertido debate del concepto de colonia relacionado con una politización del término véase CASTEJÓN, Philippe. “Colonia y metrópoli, la génesis de unos conceptos históricos fundamentales (1760-1808)”, *Illes Imperis* n° 18, 2016, pp. 163-179.

⁹⁶ CARMAGNANI, Marcello. “La organización de los espacios americanos en la Monarquía Española, siglos XVI-XVIII”, en *Las Indias Occidentales: procesos de incorporación territorial a las Monarquías Ibéricas (siglos XVI a XVIII)*. México D.F.: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2012, p.338.

⁹⁷ *Ibidem*, p.340.

⁹⁸ GUERRERO ELECALDE, Rafael y TARRAGÓ, Griselda. “La articulación de los territorios de la Monarquía durante el primer reformismo borbónico: gobernadores, comerciantes y compañías privilegiadas de comercio. Río de la Plata (1700-1746)”, *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, vol. 4, n° 7, 2017, pp. 116-117.

negociación y conflicto, y reconfiguración de la estructura imperial que configuraron diferentes resultados en los distintos espacios del imperio. Las reformas borbónicas comprendieron un largo y complejo proceso sociopolítico, económico y cultural que influyó en las distintas capas de la sociedad y en los diferentes espacios imperiales a través de proyectos, a veces incluso contradictorios, que fueron respondidos en el plano territorial. De manera que los planes y proyectos del reformismo borbónico se basaron en la complejidad y diversidad de ideas en competencia que confrontaron con un heterogéneo elenco de circunstancias y agentes que obligaron a afrontarlos de forma flexible con una variada gama de formas de negociación y conflicto.

1.1.3. REFORMISMO BORBÓNICO EN LA NUEVA GRANADA

La mayor parte de los trabajos se han centrado en los territorios de Nueva España y Perú, dejando de lado otros espacios, considerados periféricos, como Nueva Granada que, no en vano, ha sido el menos estudiado de las principales jurisdicciones del imperio hispánico en América. No obstante, en los últimos años esta tendencia parece haberse corregido⁹⁹, lo que ha abierto nuevas perspectivas y enfoques para comprender la complejidad de la experiencia histórica de la monarquía hispánica.

Las medidas económicas, políticas, sociales y administrativas que aplicó la Corona Borbónica en el siglo XVIII en el territorio de la Nueva Granada tuvieron sus propios marcos de referencia. De manera que muchas generalidades que hacen los investigadores en relación con la América Hispánica en el siglo XVIII no tienen cabida en este espacio particular que poseía, al igual que los otros espacios americanos, sus propios rasgos y características que deben analizarse detenidamente con criterio y análisis detallado.

Historiadores del siglo XIX conformaron las primeras nociones del reformismo borbónico en el espacio neogranadino vinculándolas a los movimientos emancipatorios de la región. José Manuel Restrepo o José María Samper son algunos de estos ejemplos

⁹⁹ Un estado de la cuestión de las reformas borbónicas en la Nueva Granada puede verse en: PINTO BERNAL, José Joaquín. “El reformismo fiscal borbónico en la Nueva Granada, balance y perspectivas”, *Historia Caribe*, vol. XI, n° 29, 2016, pp. 53-82.

que consideran las reformas borbónicas como puntos esenciales para comprender las independencias¹⁰⁰.

En los siglos XX y XXI se profundizaron y diversificaron los estudios sobre los cambios acontecidos en la Nueva Granada en el siglo XVIII. El plano administrativo-institucional ha sido uno de los más tratados debido a la peculiaridad de la creación del virreinato de Nueva Granada que se estableció en 1717, se suprimió en 1723 y se implantó de forma definitiva en 1739. En esta línea hallamos los trabajos de Ots Capdequi y María Teresa Garrido Conde quienes realiza una historia administrativa pormenorizada de las instituciones creadas en esta etapa, principalmente la del virreinato¹⁰¹. Este tema ha sido tratado más recientemente por Consuelo Maqueda y Francisco Eissa-Barroso. Este último argumenta que la creación del virreinato de Nueva Granada refleja cambios profundos en la comprensión del gobierno monárquico¹⁰². Asimismo, encontramos estudios que se focalizan en las políticas de las altas esferas gubernamentales neogranadinas como Sergio Elías Ortiz y Raúl Alameda quienes confeccionan un balance de las gestiones de los virreyes neogranadinos¹⁰³, Germán Colmenares quien lo desarrolla sobre los gobernadores de Nueva Granada, y Nicolás del Castillo Mathieu sobre los de Cartagena de Indias¹⁰⁴. Esta perspectiva institucional examina la planificación de las políticas y subraya sus aplicaciones y las reacciones que éstas generaron en el ámbito territorial.

La economía era el motor de desarrollo de cualquier territorio. Por ello, las reformas borbónicas se focalizaron en el progreso fiscal y económico de las actividades agrícolas,

¹⁰⁰ RESTREPO, José Manuel. *Historia de la Revolución de la República de Colombia en la América meridional*. Besanzon: Imprenta de José Jacquin, 1858; y, SAMPER, José María. *Ensayo sobre las revoluciones políticas y la condición social de las repúblicas colombianas*. París: Imprenta de E. Thurnot y compañía, 1861.

¹⁰¹ OTS CAPDEQUÍ, José María. *Instituciones de Gobierno del Nuevo Reino de Granada durante el siglo XVIII*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1951; y, GARRIDO CONDE, María Teresa. *La primera creación del virreinato de Nueva Granada, 1717-1723*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1965.

¹⁰² MAQUEDA ABREU, Consuelo. *El virreinato de Nueva Granada (1717-1780). Estudio institucional*. Ciudad Real: Ediciones Puertollano, 2007; y, EISSA-BARROSO, Francisco A. *The Spanish Monarchy and the Creation of the Viceroyalty of New Granada (1717-1739). The politics of Early Bourbon Reform in Spain and Spanish America*. Leiden/Boston: Brill, 2017.

¹⁰³ ELÍAS ORTIZ, Sergio. “Nuevo Reino de Granada. El virreinato”, en *Historia extensa de Colombia*, Vol. IV, Tomos I y II. Bogotá: Ediciones Lerner, 1970; ALAMEDA OSPINA, Raúl y JARAMILLO URIBE, Jaime. *Virreyes y funcionarios neogranadinos ante las reformas borbónicas (1792-1818)*. Bogotá: Academia Colombiana de Ciencias Económicas, 2014.

¹⁰⁴ SOJO, José Raimundo. *El comercio en la historia de Colombia*. Bogotá: Cámara de Comercio de Bogotá, 1971; COLMENARES, Germán. *Relaciones de mando e informes de los gobernantes de la Nueva Granada*. Bogotá: Banco Popular, 1989; MCFARLANE, Anthony. *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Bogotá: Banco de la República/El Ancora Editores, 1997; y, CASTILLO MATHIEU, Nicolás del. *Los gobernadores de Cartagena de Indias (1504-1810)*. Bogotá: Academia Colombiana de la Historia, 1998.

ganaderas, mineras y, especialmente, comerciales. José Raimundo Sojo, Germán Colmenares, Anthony McFarlane, Adolfo Meisel Roca, María Teresa Ramírez y José Joaquín Pinto Bernal han proporcionado una perspectiva general de la economía neogranadina¹⁰⁵. Cabe subrayar que en este aspecto es donde se han producido la mayoría de los estudios locales que examinan de manera particular y minuciosa el desarrollo económico de un determinado territorio caracterizado por su actividad agrícola, minera o comercial. Es el caso, por ejemplo, de Óscar Rodríguez Salazar con Popayán y de Margarita Gonzáles con Antioquía¹⁰⁶.

El ámbito defensivo y militar proporcionó una gran cantidad de medidas dirigidas a una mejor organización y funcionamiento del aparato militar en la región neogranadina. En este sentido destacan los trabajos de Juan Marchena y Allan Kuethe quienes relacionan el plano militar con el social¹⁰⁷, y los de José Manuel Serrano quien lo hace con el plano económico¹⁰⁸.

La sociedad neogranadina reaccionó activamente a las medidas reformistas en forma de enfrentamiento y conflicto subyaciendo también la negociación y cooperación. Este ámbito social sale a la luz gracias a los trabajos de John Phelan, John Fisher, Allan Kuethe, Anthony McFarlane y Julián Ruiz Rivera quienes inciden en los movimientos de oposición, haciendo hincapié en los de finales del siglo XVIII cuando se produjeron alborotos y revueltas de mayor profundidad coincidiendo con la visita de Juan Francisco Gutiérrez Piñeres a Nueva Granada, impulsada por José de Gálvez, para establecer un mayor control económico y administrativo de dicho territorio¹⁰⁹.

¹⁰⁵ COLMENARES, Germán. *Historia económica y social de Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo, 1997; MEISEL ROCA, Adolfo y RAMÍREZ, María Teresa. *La economía colonial de la Nueva Granada*. Bogotá: Banco de la República, 2015; PINTO BERNAL, José Joaquín. “El reformismo fiscal borbónico en la Nueva Granada, balances y perspectivas”, *Historia Caribe*, vol. XI, n° 29, 2016, pp. 53-82.

¹⁰⁶ RODRÍGUEZ SALAZAR, Óscar. “La Caja Real de Popayán, 1783-1800”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, n° 11, 1983, pp. 71-88; y, GONZÁLEZ, Margarita. “El resguardo minero de Antioquía”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, n° 11, 1983, pp. 129-183.

¹⁰⁷ MARCHENA, Juan. *Ejército y milicias en el mundo colonial americano*. Madrid: Mapfre, 1992; KUETHE, Allan J. *Reforma militar y sociedad en la Nueva Granada, 1773-1808*. Bogotá: Banco de la República, 1993; y, KUETHE, Allan J. y MARCHENA, Juan (eds.) *Soldados del rey. El ejército borbónico en América colonial en vísperas de la Independencia*. Castellón: Publicacions de la Universitat Jaume I, 2005.

¹⁰⁸ SERRANO, José Manuel. “Reformismo y economía militar en la Nueva Granada durante el siglo XVIII”, *Dvacáté-Století*, n°1, 2016, pp. 83-98.

¹⁰⁹ PHELAN, John. *El pueblo y el Rey*. Bogotá: Carlos Valencia Ediciones, 1978; FISHER, John, KUETHE, Allan y MCFARLANE, Anthony. *Reform and Insurrection in Bourbon New Granada and Peru*. Louisiana: Louisiana University Press, 1990; y, RUIZ RIVERA, Julián. “El reformismo local en el virreinato de la Nueva Granada”, *Temas americanistas*, n° 13, 1997, pp. 80-98.

En definitiva, el esquema interpretativo del reformismo borbónico en Nueva Granada ha superado las perspectivas historiográficas que consideraban a los actores locales como meros receptores pasivos de las políticas gubernamentales y en la actualidad se focalizan en resaltar el rol esencial que tuvieron los agentes neogranadinos quienes diseñaron, modificaron e implementaron dichas medidas.

Lo más interesante a resaltar en torno a esta temática aflora en que el ejercicio del poder del imperio hispánico residió en continuas formas de negociación y conflicto complejas y multiformes entre los distintos agentes interesados en él donde la intercomunicación, la circulación y la conexión entre diferentes núcleos es esencial para comprender la política de la monarquía hispánica que aquí analizaremos en clave policéntrica a través del nodo de comunicaciones de la ciudad de Cartagena de Indias.

1.2. LA COMUNICACIÓN POSTAL HISPANOAMERICANA DURANTE EL GOBIERNO DE LOS AUSTRIAS

1.2.1. EL SISTEMA POSTAL TRANSNACIONAL EN LA EUROPA MODERNA

Durante el Antiguo Régimen se produjo un impulso de un tipo de cultura epistolar que estaba en consonancia con la burocratización del Estado Moderno en la cual la escritura y la correspondencia formaban parte esencial del gobierno¹¹⁰. Esto se intensificó en las esferas administrativas de los imperios por los cuales circularon diariamente una ingente cantidad de documentos entre los distintos organismos metropolitanos y

¹¹⁰ Para conocer más sobre cultura escrita en la Edad Moderna véase CHARTIER, Roger. *Entre el poder y placer: cultura escrita y literatura en la Edad Moderna*. Madrid: Cátedra, 2000; BOUZA ÁLVAREZ, Fernando. *Cultura Epistolar en la Alta Edad Moderna. Usos de la carta y correspondencia entre manuscrito e impreso*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2006; MARTÍNEZ PEREIRA, Ana. *Manuales de escritura de los Siglos de Oro: repertorio crítico y analítico de obras manuscritas e impresas*. Mérida: Editorial Regional de Extremadura, 2006; PETRUCCI, Armando. *Scrivere lettere: una storia plurimillennaria*. Roma: Laterza, 2008; RUEDA RAMÍREZ, Pedro. “La cultura escrita en el mundo Atlántico colonial: claves historiográficas, retos y perspectivas”, *EREBEA. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales*, n° 2, 2012, pp. 53-76; GONZÁLEZ SÁNCHEZ, Carlos A. *Homo viator, homo scribens: cultura gráfica, información y gobierno en la expansión atlántica (siglos XV-XVII)*. Madrid: Marcial Pons Ediciones de Historia, 2013; CASTILLO GÓMEZ, Antonio y SIERRA BLAS, Verónica (eds.). *Cinco siglos de cartas. Historia y prácticas epistolares en las épocas moderna y contemporánea*. Huelva: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva, 2014; CASTILLO GÓMEZ, Antonio (ed.). *Culturas del escrito en el mundo Occidental del Renacimiento a la Contemporaneidad*. Madrid: Casa de Velázquez, 2015.

coloniales. Nos encontramos, por tanto, en una sociedad que se estructuraba en torno a la escritura¹¹¹.

Durante esta época el principal medio de comunicación escrita fue el género epistolar, es decir, la carta. La carta, de larga tradición y estabilidad¹¹², actuó como intercambio de diálogo escrito en ausencia del destinatario como acertadamente ha señalado Fernando Bouza cuando aclara que “las cartas animan a los que no están, les hacen respirar, hacen posible conversar en la distancia”¹¹³. De manera que la carta establecía un efecto simultáneo de presencia y ausencia que se intensificaba en la lejanía y que permitía a los actores hacerse presentes en la distancia. Asimismo, la carta constituyó un instrumento de gobierno y un vehículo de comunicación política, económica, social y cultural que consolidó una sociedad epistolar debido a distintos factores como el aumento de la alfabetización, el incremento de la burocratización, la intensificación de la producción de impresos, la producción y publicación de manuales y tratados epistolares para una correcta redacción y escritura de las cartas¹¹⁴, y la articulación de un servicio postal que actuaba como medio tecnológico y material que garantizaba la distribución de las cartas, así como de otros bienes como dinero, mercancías, etc.

En este contexto, los imperios coloniales, que poseían dominios a larga distancia, consideraban el correo un aspecto fundamental en el desarrollo del devenir político, económico, social y cultural de sus espacios de poder. De este modo, para aquellos estados europeos que poseían territorios en América se hizo necesario entablar una

¹¹¹ Escribir llegó a ser la principal característica de la civilización de la Edad Moderna, aunque la imagen y el discurso oral siguieron siendo un medio de conocimiento, memoria y persuasión. Sobre estas prerrogativas véase BOUZA ÁLVAREZ, Fernando. *Communication, Knowledge, and Memory in Early Modern Spain*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2004.

¹¹² La carta tiene un origen tan antiguo como el de la propia escritura. Ya las primeras civilizaciones mediterráneas la empleaban. Aunque fue a partir de la Edad Media cuando comenzaron a ser más frecuentes e intensos los intercambios epistolares y, sobre todo, desde la Edad Moderna cuando éstos se incrementaron alcanzando un desarrollo espectacular tanto en la correspondencia oficial como en la privada. Véase CASTILLO GÓMEZ, Antonio. “«Me alegraré que al recibo de ésta...»». Cuatrocientos años de prácticas epistolares (siglos XVI a XIX)”, *Manuscripts*, nº 29, 2011, p. 21.

¹¹³ BOUZA ÁLVAREZ, Fernando. *Corre manuscrito: una historia cultural del Siglo de Oro*. Madrid: Marcial Pons Historia, 2001, p. 140.

¹¹⁴ Es el caso de obras principalmente del siglo XVIII como: D. Y BEGAS, J. Antonio. *Nuevo estilo y formulario de escribir cartas missivas y responder à ellas en todos géneros y especies de correspondencias, à lo moderno, conforme al uso que oy se practica*. Barcelona: Imprenta Juan Francisco Piferrer, 1828; GÓMEZ, Enrique. *Formulario y nuevo estilo de cartas*. Orihuela, 1733; VALBUENA Y PÉREZ, José. *Arte nuevo de enseñar niños, y vasallos, a leer, escribir, y contar las reglas de gramática, y orthografía castellana, precisas para escribir correctamente, y formulario de cartas con los correpondientes tratamientos*. Santiago de Compostela: Ignacio Aguayo, 1791.

comunicación entre las dos orillas del Atlántico a través de una circulación de la información que navegaba por océanos y transcurría por caminos fluviales o terrestres con el objetivo de gobernar, intercambiar ideas, sostener lazos familiares y personales, compartir y expresar sentimientos y experiencias¹¹⁵, gestionar negocios, etc.

Vencer la distancia entre los distintos espacios imperiales constituía un objetivo fundamental para los gobiernos¹¹⁶. Ello se debía a que la lejanía solía suponer un obstáculo que dificultaba la comunicación y el flujo de información. Es de sobra conocida la referencia de Fernand Braudel sobre la distancia como un rasgo estructural consistente de difícil control por parte de los hombres y que, por lo tanto, podía considerarse como el principal enemigo de los gobiernos que se veían obligados a luchar por todo tipo de medios para vencerla ¹¹⁷. Planteamiento que ha sido relativizado por Geoffrey Parker para el que las noticias viajaban de forma normal, rápida y abundante para su época y a los monarcas les llegaba una gran cantidad de información de acontecimientos recientes¹¹⁸.

En línea con lo apuntado por Antônio Manuel Hespanha, para quien la materialidad de la escritura permitía la manutención de los espacios políticos de estos imperios tan dispersos y extensos¹¹⁹, podríamos decir que estamos ante verdaderos imperios de papel. No en vano, las distintas estrategias y esferas de poder tenían en el sistema postal un soporte humano y material esencial para implantar el proceso comunicativo que establecía conexiones entre los distintos espacios imperiales donde la distancia constituía

¹¹⁵ En este sentido, las cartas privadas adquieren gran relevancia como portadoras de sentimientos y emociones. Destacamos las siguientes obras dedicadas a la correspondencia particular de emigrantes a América: OTTE, Enrique. *Cartas privadas de emigrantes a Indias: 1540-1616*. Sevilla: Consejería de Cultura, Junta de Andalucía y Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1988; MACÍAS DOMÍNGUEZ, Isabel y MORALES PADRÓN, Francisco. *Cartas desde América, 1700-1800*. Sevilla: Junta de Andalucía, 1991; y, SÁNCHEZ RUBIO, Rocío e TESTÓN NÚÑEZ, Isabel. *El hilo que une: las relaciones epistolares en el viejo y el nuevo mundo: siglos XVI-XVIII*. Mérida: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura, 1999.

¹¹⁶ El grupo de investigación “Vencer la distancia. Actores y prácticas del gobierno de los imperios español y portugués”, coordinado por Guillaume Gaudin, analiza el papel de la distancia en el funcionamiento de los imperios ibéricos. Véase GAUDIN, Guillaume, CASTILLO GÓMEZ, Antonio, GÓMEZ GÓMEZ, Margarita, y STUMPF, Roberta. “Vencer la distancia: Actores y prácticas del gobierno de los imperios español y portugués”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2017. Disponible en línea: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/71453> (Consultado el 7 de septiembre de 2018).

¹¹⁷ BRAUDEL, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Tomo 1. México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 2016, pp. 313-343.

¹¹⁸ PARKER, Geoffrey. *La gran estrategia de Felipe II*. Madrid: Alianza, 1998, pp. 103-144.

¹¹⁹ HESPANHA, Antônio Manuel. *As vésperas do Leviathan: instituições e poder político. Portugal séc. XVII*. Coimbra: Almedina, 1994, p.291.

tanto una fuerza como una debilidad en el seno de las estrategias globales de dichos imperios.

La configuración de los servicios de correos en la Edad Moderna supuso una verdadera revolución en la forma de comunicarse entre los distintos agentes a través de mensajeros y rutas postales fijadas¹²⁰. A partir del siglo XVI, los estados europeos se preocuparon por implantar un sistema postal eficiente que pudiera proveerles de beneficios políticos y económicos. Para alcanzar estos objetivos, impulsaron cambios en la coordinación y organización en la circulación de la información, que progresivamente se fue transformando en servicio público. Se trataba, en opinión de Pedro Rodríguez de Campomanes, de una característica propia de los estados civilizados como señalara en 1761 en su *Itinerario de las carreras de postas de dentro y fuera del reyno* donde indicaba: “En el siglo XVI se establecieron los correos, y postas regladas en diligencia en la mayor parte de los pueblos cultos de la Europa”¹²¹. Este ordenamiento del aparato postal se debió a la necesidad de permitir la comunicación a corta, media y larga distancia, y de establecer redes de conexión entre distintos agentes como gobernantes, autoridades, mercaderes, diplomáticos, soldados, religiosos, etc. Para ello, era necesario establecer un engranaje postal confiable para llevar a cabo dichos vínculos, intercambios y negocios. Estas modificaciones aceleraron el flujo de noticias y saberes mediante distintas prácticas y actores.

Fue precisamente la necesidad de implantar un sistema de información rápido y eficiente para cubrir las necesidades políticas, comerciales, sociales y culturales de las ciudades, lo que llevó a la dinastía de los Austrias a interesarse por el manejo de un correo imperial debido a la adquisición de la herencia borgoñona y, más tarde, la hispánica. El objetivo de esta regulación por parte de los Habsburgo se tradujo en la implantación de un sistema postal extensivo a sus territorios cuyo transporte de la correspondencia estaba a cargo de determinados agentes particulares, en este caso, la familia Tassis. Esta elección se debió a que los Tassis contaban con experiencia en los servicios de mensajería del Papa y de Venecia¹²². Los Tassis actuaban en nombre de la Corona bajo el cargo de Correos

¹²⁰ BEHRINGER, Wolfgang. “Communications Revolutions: A Historiographical Concept”, *German History*, vol. 3, n° 24, 2006, p. 364.

¹²¹ CAMPOMANES, Pedro Rodríguez de. *Itinerario de las carreras de postas de dentro y fuera del reyno*. Madrid: Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1761, p. 5.

¹²² Esta familia originaria de Bérgamo (Italia) ejerció desde el siglo XIII una eficaz organización postal en Italia y desde el siglo XVI sus funciones se extendieron al resto de Europa donde, a través de diversas ramificaciones de dicha familia ostentaban el servicio postal en la mayor parte de Europa como Alemania,

Mayores¹²³, y tenían la tarea de aumentar las oficinas postales y garantizar una circulación regulada de la información en Europa¹²⁴. Maximiliano I fue el encargado de establecer este mecanismo postal imperial en 1490 basado en un sistema de postas cuyo recorrido principal era entre Innsbruck, la residencia favorita de Maximiliano, y Bruselas, principal centro de los Tassis a partir de 1501, que demoraba tan sólo cinco días, seis en invierno¹²⁵. A partir del siglo XVI, los Tassis no sólo transportaban el correo imperial de los Habsburgo, sino que en todos sus dominios ofrecía su servicio a otros grupos de clientes. Esto evidencia el gran alcance que tuvo la implantación de este sistema postal donde grandes familias comerciales, como los Fugger y los Welsers, así como autoridades seculares y clericales, las ciudades y particulares podían hacer uso de este servicio, pagando la correspondiente tarifa postal por la conducción de la correspondencia¹²⁶. Más allá de su importancia política y social, el correo de los Tassis jugó un papel crucial en la economía europea conectando nodos comerciales, como por ejemplo Amberes y Nápoles, a través de un flujo de información ágil y eficaz. Así pues, mediante una profesionalización y una mejor organización del aparato postal, a partir del siglo XVI se conformó una red para la distribución de la información donde junto a las noticias que circulaban en Europa¹²⁷, vinieron a sumarse las procedentes de América¹²⁸.

A pesar de que el objetivo del emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, Rudolf II, era conformar un sistema de monopolio del correo bajo el control de la administración imperial, los sistemas privados de correos, especialmente el de los comerciantes y el de las ciudades, fueron necesarios para asegurar el servicio postal a todo el imperio a lo largo de los siglos. De ahí que mercaderes, religiosos o universidades

Hungría, Portugal, Francia, Holanda, España, etc. Sobre esta familia de los Tassis véase MAYO, Leoncio. *¡Taxi, taxi...! (Historia de una familia)*. Madrid: Real Academia Hispánica de Filatelia, 2007.

¹²³ La figura del Correo Mayor es heredera de la de *hostes y troteros* de correos, que ya existieron en la Península Ibérica durante la época medieval, puesto que estos tenían a su cargo la recepción de los mensajeros que transportaban el correo. Archivo General de Simancas (en adelante A.G.S.), *Registro General del Sello*, legajo 147712, 478.

¹²⁴ ARBLASTER, Paul y cía. “European Postal Networks”, en *News Networks in Early Modern Europe*. Leiden / Boston: Brill, 2016, p. 21.

¹²⁵ *Ibidem*, p. 20.

¹²⁶ *Ibidem*, p. 20.

¹²⁷ Un ejemplo del giro postal de España a Europa se halla en Archivo del Palacio Real (en adelante A.P.R.), *Administración General*, 859.

¹²⁸ Uno de los sistemas de comunicación utilizados en la Europa Moderna fue el de las gacetas manuscritas o *avisi* breve, por el cual se intercambiaban noticias en el espacio europeo. Mediante la combinación de un mercado de la información profesional con redes de comunicación locales de particulares, amigos y parientes, este sistema de los avisos cubría gran parte del espacio europeo y abastecía a gran parte de la élite europea de información sobre los acontecimientos tanto europeos como americanos. PIEPER, Renate. “Cartas de nuevas y avisos manuscritos en la época de la imprenta. Su difusión de noticias sobre América durante el siglo XVI”, *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, vol. IV, 2005, p. 91.

actuaron a través del despacho de cartas y bienes mediante mensajeros privados que, además, fueron fundamentales para garantizar el servicio a todos los espacios imperiales a través de una cooperación entre distintos agentes. Por lo tanto, el servicio postal de los Tassis también convivió con otros sistemas de transmisión de la información que, como los locales impulsados por determinadas ciudades, o los regionales que quedaban limitados a determinados territorios, cubrían con mayor eficacia que el correo imperial dichas tareas¹²⁹. De manera que la forma de operar del sistema postal de los Tassis competía con otros servicios territoriales que hacía, incluso, que varias rutas de correos fueran operadas por dos o más servicios postales, o que las ciudades fueran conectadas por sus propios servicios y no por el correo imperial. Lo que demuestra como el sistema de monopolio postal de los Tassis no estaba reñido con la autonomía de las corporaciones, sino que existía una realidad más compleja en la cual coexistían múltiples mecanismos postales.

En efecto, el sistema postal de los Tassis operó a gran escala conectando distintas partes de los dominios de la dinastía de los Habsburgo en Europa. Desde finales del siglo XV expandieron su alcance postal a través de una diversificación y dispersión de los distintos miembros de la familia que permanecieron por largo tiempo en el trabajo común del giro postal que exigía integración y estrecha colaboración entre ellos y con otros agentes. Algunos autores, como Bruno Caizzi, señalan incluso que, a partir de entonces, surge el correo como un servicio público de amplia circulación transferido al emprendimiento privado de los Tassis¹³⁰. Más recientemente varios autores que analizan las redes postales europeas en la Edad Moderna también sostienen cómo los sistemas de correos, especialmente el de los Tassis, se fueron transformando progresivamente en servicios públicos¹³¹. De todas formas, no se debe olvidar que el panorama postal europeo de los siglos XVI y XVII era bastante complejo pues había múltiples redes postales: la de las distintas ramas de la familia de los Tassis operando en varios territorios de los Habsburgo como el Sacro Imperio Romano Germánico o la monarquía hispánica; los

¹²⁹ Fue el caso, por ejemplo, del sistema postal estatal de Branderburgo, que fue fundado después de la Guerra de los Treinta Años. CAPLAN, Jay. *Postal Culture in Europe, 1500-1800*. Oxford: Oxford University Press, 2016, p. 31.

¹³⁰ CAIZZI, Bruno. *Dalla posta dei re alla posta di tutti. Territorio e comunicazioni in Italia dal XVI secolo all'Unità*. Milán: Angeli, 1993, p. 20.

¹³¹ ARBLASTER, Paul. "Policy and publishing in the Habsburg Netherlands, 1585-1690", en *The politics of information in Early Modern Europe*. Londres y Nueva York: Routledge, 2001, p. 200; y, ARBLASTER, Paul y cía. "European Postal Networks", en *News Networks in Early Modern Europe*. Leiden / Boston: Brill, 2016, p. 19.

Con respecto al territorio peninsular, Felipe I fue el encargado de introducir el sistema postal de los Tassis en la Corona de Castilla debido al asiento que firmó en 1505 con Francesco II de Tassis en el cual contrataba sus servicios e incorporaba a Castilla en la organización postal europea de la casa de Borgoña. Años más tarde, su hijo y heredero, Carlos I, suscribió este contrato con un nuevo asiento en 1516 y, sobre todo, con la promulgación de un real decreto en 1518 en el que confería el título de Correo Mayor General a Bautista Mateo y Simón de Tassis. Este acuerdo sentaba las bases del monopolio mediante la adquisición de los Tassis de una serie de obligaciones, derechos y prerrogativas como la facultad de nombrar y despachar correo a los que se les debía de pagar los viajes, la posibilidad de llevar armas y estar exentos de cargas concejiles; y la imposición de una pena pecuniaria a los que condujesen pliegos sin su licencia¹³⁴. De esta manera permitía a la familia de los Tassis extender sus servicios como monopolio en España, Italia, Alemania y Francia. En este panorama de interconexión europea, Castilla se vinculaba a los otros territorios de los Habsburgo mediante dos rutas principales que partían de Valladolid o Madrid y transitaban por Francia, aunque en época de enfrentamientos entre ambos territorios, como la Guerra de los Treinta Años tenían que buscar caminos alternativos, para alcanzar Amberes y Roma (mapa nº 2). Debido a la muerte de Juan de Tassis y Peralta sin descendencia en 1622, este oficio pasó a la casa de los condes de Oñate, que también estaban relacionados con los Tassis por vías de parentesco, hasta que en 1706 fue incorporado a la Corona por Felipe V¹³⁵.

¹³⁴ CAMPOMANES, Pedro Rodríguez de. *Itinerario de las carreras de postas de dentro y fuera del reyno*. Madrid: Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1761, p. 8.

¹³⁵ Un ejemplo de los numerosos pleitos suscitados entre los Tassis y otros agentes interesados en el correo podemos verlo en Real Academia de la Historia (en adelante R.A.H.), *Manuscritos*, 9-1463.



Mapa nº 2: *Mapa de las principales rutas postales que conectaron España con el resto de Europa.*
 Fuente: ARBLASTER ET CIA. “European Postal Networks”, en *News Networks in Early Modern Europe*. Leiden/Boston: Brill, 2016, p. 39.

Más allá de este sistema postal oficial de los Tassis, que solía ser usado exclusivamente por las autoridades, existía una infraestructura adicional que contaba con correos privados y que era utilizada por toda clase de personas, especialmente por los mercaderes¹³⁶. De modo que esta estructura convivió en la península con otros agentes postales que gozaban de autonomía como los Correos Mayores de algunas ciudades, por ejemplo, el de Sevilla o el de Granada; o como los correos de Consulados de comercio en ciudades españolas, como Burgos, que tenían su propio sistema postal para satisfacer las necesidades de sus mercaderes¹³⁷.

¹³⁶ ARBLASTER, Paul y cía. “European Postal Networks”, en *News Networks in Early Modern Europe*. Leiden / Boston: Brill, 2016, pp. 38-39.

¹³⁷ CASADO ALONSO, Hilario. “Los flujos de información en las redes comerciales castellanas de los siglos XV y XVI”, *Investigaciones de historia económica*, nº 10, 2008, pp. 45-48.

Este panorama postal creó espacios de comunicación y de conexión institucionalizados mediante una infraestructura para el transporte de la correspondencia, de mercancías y de personas que contaba con itinerarios asignados, con postas y oficinas postales al frente de las cuales había trabajadores, con tarifas para el cobro de la conducción y con mensajeros que efectuaban el traslado y la circulación de bienes y de información. En esta organización postal, dicha infraestructura no fue suficiente para crear un verdadero sistema eficiente, como sugiere Cristina Borreguero, debido a los numerosos problemas propios de la comunicación postal como los retrasos, la inseguridad, la pérdida de correspondencia y problemas financieros¹³⁸. Estos últimos se debían a la demora de la Corona en pagar sus deudas a los Tassis ya que, según el acuerdo, la familia de los Tassis debía de percibir una suma mensual de dinero pagada por adelantado por el Tesoro Real para cubrir los gastos del servicio postal. Lo cual nunca sucedía así que los Tassis tenían que pagar el dinero por adelantado y luego presentar un memorial de los gastos totales para su reembolso por parte de la Corona¹³⁹.

Todo ello demuestra cómo la realidad postal en el espacio europeo era compleja y diverso pues convivían una multiplicidad de redes y agentes con cierta autonomía que se ocupaban de la circulación de la información en los distintos territorios de Europa y que se hicieron extensivos a los dominios ultramarinos.

1.2.2. CONECTANDO LA PENÍNSULA Y AMÉRICA: EL CORREO MAYOR DE INDIAS Y LOS NAVÍOS DE AVISO

Con el descubrimiento y conquista de América, la Corona fue consciente de la necesidad de organizar las comunicaciones con el Nuevo Mundo. Para ello, decidió establecer un monopolio, tomando de modelo el establecido en la península, en relación con el transporte de la correspondencia entre España y las Indias, que no sólo abarcaría a las comunicaciones marítimas entre ambos territorios, sino también a las terrestres del interior de los dominios americanos.

¹³⁸ BORREGUERO BELTRÁN, Cristina. "Philip of Spain: The Spider's Web of News and Information", en *The Dissemination of News and the Emergence of Contemporaneity in Early Modern Europe*. Gran Bretaña: Routledge, 2016, p. 36.

¹³⁹ *Ibidem*, p. 39.

El oficio de Correo Mayor de las Indias¹⁴⁰, con carácter perpetuo y hereditario, en 1514 fue establecido por una Real Cédula que, promulgada por Juana I, por mandato de su padre Fernando el Católico, quien por entonces era regente del reino. Hasta entonces, la correspondencia entre las Indias y la península había sido controlada por la Casa de la Contratación de Indias creada en Sevilla en 1503. De ahí que, tras la creación del título de Correo Mayor de Indias, se le diese como sede la propia Casa de la Contratación, incorporándolo entre los oficios ya existentes, pero concediendo a una persona el especial cuidado de los correos de las Indias. Este oficio recayó en la figura de Lorenzo Galíndez de Carvajal¹⁴¹, personaje de gran prestigio en la Corte que ocupó varios cargos entre ellos el de consejero de Castilla¹⁴², y al cual se le concedió este oficio como recompensa por su papel al servicio de la Corona. A partir de ese momento, el Correo Mayor de Indias sería el encargado del envío y de la distribución de la correspondencia oficial y particular dirigida a las Indias, así como del recibo y del reparto de la misma por los territorios americanos.

Asimismo, este oficio se creó tomando como referencia y modelo al Correo Mayor de Sevilla que ya existía desde 1501, pues, como refleja la documentación, se le concedían al Correo Mayor de Indias las mismas atribuciones, derechos, inmunidades y exenciones de las que gozaba el Correo Mayor de la ciudad de Sevilla¹⁴³.

Estos poderes y privilegios fueron ratificados por Carlos I en 1525, fortaleciendo la posesión del cargo a dicha familia, aunque con enfrentamientos que entrañaron una serie de transformaciones en la trayectoria y posesión de este oficio (cuadro nº 1). De hecho, tras un lance ocurrido en el virreinato del Perú con relación a la posesión de los correos¹⁴⁴, Diego de Carvajal, sucesor de Lorenzo Galíndez de Carvajal, decidió trasladarse a Lima

¹⁴⁰ Sobre la figura del Correo Mayor de Indias en los distintos territorios americanos véase GALLEGOS, Guillermo F. et al. *Los Correos Mayores de Yndias*. Madrid: Federación Española de Sociedades Filatélicas, 2014.

¹⁴¹ Archivo General de Indias (en adelante A.G.I.), *Patronato Real*, 170, R.18; y, A.G.I., *Indiferente General*, 420, L. 10, f. 133r-137v.

¹⁴² Sobre Lorenzo Galíndez de Carvajal, véase RUIZ POVEDANO, Jose María. “El doctor Lorenzo Galíndez de Carvajal, hombre de negocios en el Reino de Granada”, *Baética: Estudios de arte, geografía e historia*, nº 3, 1980, pp. 167-184.

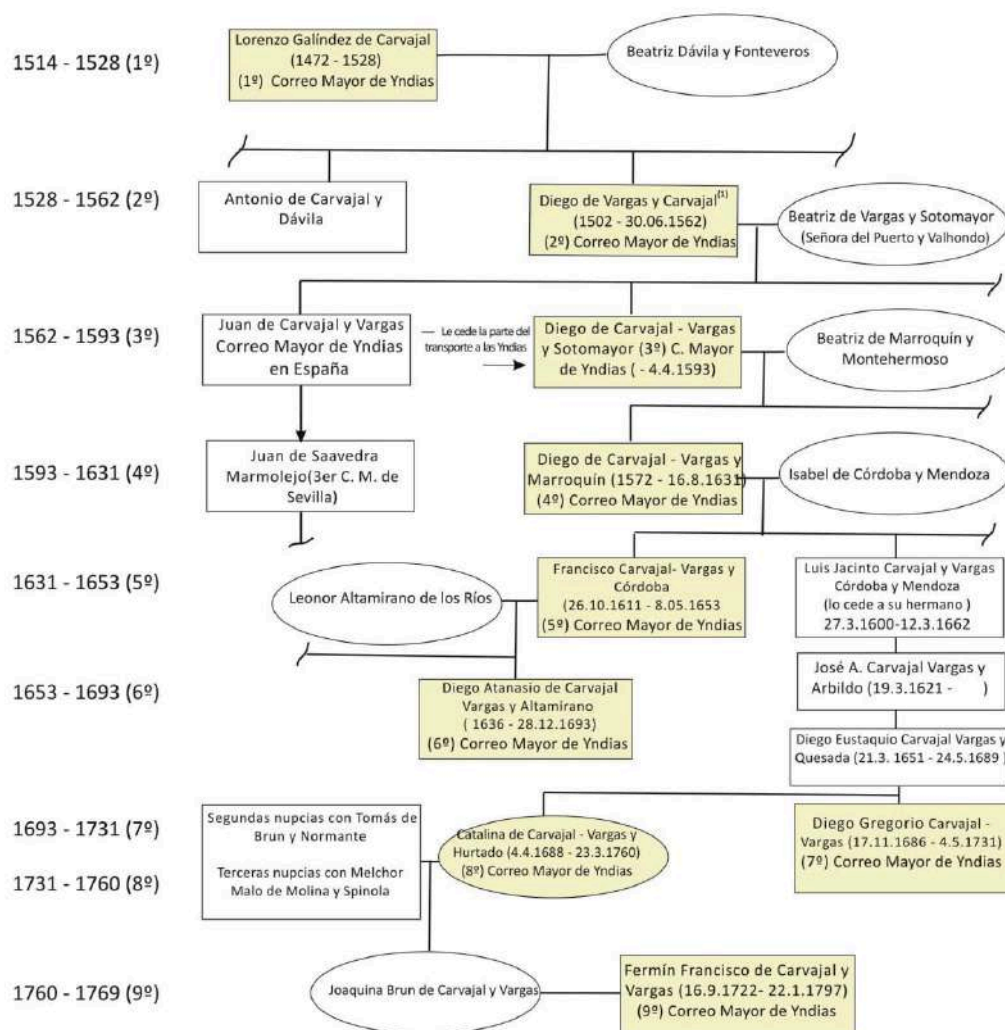
¹⁴³ Sobre el sistema postal en la ciudad de Sevilla, que hacen referencia a este Correo Mayor, véase LÓPEZ BERNAL, José Manuel. “Sevilla y la dimensión internacional de las comunicaciones postales en el siglo XVI”, *Atalaya Filatélica*, nº 64-65, 1994, pp. 1-18; y, MIRMAN, Mario. *Historia postal de la ciudad de Sevilla*. Madrid: Real Academia Hispánica de Filatelia, 2014.

¹⁴⁴ El virrey del Perú, Andrés Hurtado de Mendoza, al llegar a Lima no se encontró con una figura que administrase los correos, por lo que decidió crear un cargo para el que nombró a Marcos Correoso. Sin embargo, este nombramiento quedó sin efecto pues dicha jurisdicción pertenecía al cargo de Correo de Mayor de Indias, que pertenecía a la familia. A.G.I., *Justicia*, 434, N. 2, R. 4; BOSE, Walter. “Historia del correo de España e Hispanoamérica (1500-1820)”, *Revista Filatélica Argentina*, nº 21, 1951.

en 1559 para asegurar sus derechos y privilegios como jefe de los correos en dicho virreinato. Tras el fallecimiento de éste en Lima en 1562, dejó su legado repartido entre dos de sus hijos: Diego de Carvajal y Vargas, residente en Perú, quien recibió el derecho de ejercer las funciones del Correo Mayor en las Indias¹⁴⁵; y Juan de Carvajal y Vargas, quien heredó el oficio de Correo Mayor en España, ocupándose de la distribución de las cartas de la Corte a Sevilla y de esta ciudad a América. En consecuencia, a partir de 1570 el oficio de Correo Mayor de las Indias quedó dividido en dos: un cargo vendible y renunciable cuyo puesto de Correo Mayor de las Indias en España tendría su sede en la Casa de la Contratación, y otro de carácter perpetuo y hereditario que quedó establecido en el virreinato de Perú con jurisdicción, en principio, para toda América, aunque luego se fue diversificando en distintos oficios en los diferentes territorios del continente americano. Este último se fue implantando de forma oficial a través de la firma de capitulaciones entre el Correo Mayor y el virrey del Perú, Diego de Velasco, para acordar el funcionamiento de esta jurisdicción.

¹⁴⁵ Real Biblioteca (en adelante R.B.), II/2830.

Fechas de funcionamiento de los Correos Mayores de Yndias



(1) Aunque su apellido debía ser Diego de Carvajal y Dávila, en varios escritos de la época se le nombra como Diego de Vargas y Carvajal

Cuadro nº 1: Cuadro de los Correos Mayores de Indias (1514-1769). Fuente: GALLEGOS, Guillermo F. De et al. *Los Correos Mayores de Yndias*. Madrid: Federación Española de Sociedades Filatélicas, 2014, p. 118.

Las funciones que se le encomendaron a los Correos Mayores fueron las siguientes: seleccionar los mensajeros encargados del giro postal, garantizar la distribución frecuente y regular de la correspondencia oficial y particular para que circulara por las vías

autorizadas por el gobierno, y entregar o recibir el correo¹⁴⁶. Debido a la inmensidad de los territorios de su concesión, la familia Galíndez de Carvajal tuvo limitaciones en la tarea que se le encomendó y gestionó, en la práctica, el correo del virreinato del Perú, descuidando el resto de los dominios americanos. Para cumplir con lo encomendado se recurrió al sistema de arrendamientos por el cual, una vez patrimonializados los oficios, se arrendaban por sus titulares, mediante poderes, a agentes locales que desempeñaban en la práctica el oficio sin tener propiamente el título real, sino sólo la relación jurídico-privada que vinculaba al oficial no ejerciente con un no oficial, denominado teniente o lugarteniente. De este modo, en varios lugares de América, el Correo Mayor de Indias implantó tenientes para administrar de manera más práctica y directa la comunicación postal, situación que generaba un beneficio económico a los propietarios del cargo de Correo Mayor. Aunque resultaba complicado establecerlos en todos los sitios de América se procuró que, al menos, sí los tuvieran las principales ciudades y puertos como nodos claves del giro postal. Hallamos, por ejemplo, tenientes del Correo Mayor en Santiago de Chile, Buenos Aires, y, en el virreinato de Nueva Granada, en puntos estratégicos como Popayán, Santa Fe de Bogotá o Cartagena de Indias. En los demás emplazamientos donde no había cobertura ni del Correo Mayor ni de sus tenientes, existían actores, esencialmente autoridades locales, que garantizaban el flujo postal, como ocurría en algunas ciudades más pequeñas de los virreinos de Perú y Nueva Granada o en Panamá¹⁴⁷. De manera que coexistían todos estos agentes dando lugar a una superposición de dichas funciones entre los distintos personajes propia del natural funcionamiento de las instituciones del Antiguo Régimen.

Los desempeños de las ocupaciones de los Correos Mayores ocasionaron numerosos pleitos entre diferentes agentes interesados en la circulación de la información ya fuera con las autoridades locales o con otros Correos Mayores que se habían creado en algunas circunscripciones, como ocurrió con el pleito del Correo Mayor de Nueva España con el Correo Mayor del Reino de España, Juan de Tassis¹⁴⁸. Estos conflictos

¹⁴⁶ GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Nelson Fernando. “Comunicarse a pesar de la distancia: la instalación de los Correos Mayores y los flujos de correspondencia en el mundo hispanoamericano (1501-1640)”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [en línea], 2017, <https://journals.openedition.org/nuevomundo/71527> (consultado el 14 de abril de 2018).

¹⁴⁷ “El conde de Castillejo no ha tenido jamás en este reino [Panamá] correo alguno establecido”. A.G.I., *Indiferente General*, 1587.

¹⁴⁸ Biblioteca Nacional de España (en adelante B.N.E.), *Manuscritos*, 19707/6. El pleito entre el poseedor del título del Correo Mayor de Indias, Fermín Francisco Carvajal y Vargas, conde de Castillejo, con el que ejercía este empleo en el virreinato de Nueva España en A.G.I., *Escribanía de Cámara*, 1064 A; y el de dicho conde del Castillejo con José Cipriano de la Luz sobre la creación del Oficio de Correo Mayor de la Isla de Cuba. A.G.I., *Escribanía de Cámara de Justicia*, 961.

sobre la posesión del Correo Mayor que, a veces, duraban varios años en los cuales se disputaban este cargo por unos y otros actores, se desataron en varias jurisdicciones territoriales donde se crearon estos oficios de forma paralela e independiente, y con carácter vendible y renunciable: en Nueva España donde se consiguió establecer el oficio de Correo Mayor en 1582¹⁴⁹; en Guatemala donde se implantó en 1612¹⁵⁰; en la isla de Cuba a partir de 1757¹⁵¹; y en el virreinato de Nueva Granada en 1755. El interés por ocupar estos cargos se debía no sólo al manejo de los sistemas postales sino a la rentabilidad que producía el servicio de transporte de mercancías que, al no pagar derechos de Aduana, ocasionaba ganancias económicas lo que, evidentemente, constituía una excelente fuente de enriquecimiento.

El oficio del Correo Mayor de las Indias fue regulado por la Corona a lo largo de los años a través de numerosas normativas. En ellas se recogían distintas disposiciones sobre el manejo del servicio postal. Pese a todo, la reglamentación promulgada desde el gobierno, se sucedieron los inconvenientes y los perjuicios en el sistema postal. Por ejemplo, existía un contrabando de cartas por parte de particulares que buscaban sus propios procedimientos para burlar los derechos del Correo Mayor y una red de mensajeros que de manera clandestina permitían la circulación de la información¹⁵². Incluso el propio Correo Mayor y sus tenientes también efectuaron abusos y desórdenes en este oficio en múltiples ocasiones relacionados con fraudes, uso indebido de sus funciones y abuso de poder, como la utilización irregular de mensajeros indígenas, la violación de la correspondencia o la ocultación de los beneficios económicos que les proporcionaba el oficio¹⁵³.

La figura del Correo Mayor no fue una institución exclusiva del imperio hispánico. En el imperio británico, en febrero de 1512 el monarca Enrique VIII nombró a Brian Tuke con el título de *Master of the posts*¹⁵⁴, sentando las bases del monopolio estatal del servicio postal británico¹⁵⁵. En el caso del imperio portugués en 1520 se creó el título de

¹⁴⁹ A.G.I., *Indiferente General*, 739, N. 179.

¹⁵⁰ A.G.I., *Escribanía de Cámara*, 334B.

¹⁵¹ A.G.I., *Escribanía de Cámara*, 961.

¹⁵² ALCÁZAR MOLINA, Cayetano. *Historia del correo en América: notas y documentos para su estudio*. Madrid: Rivadeneyra, 1920, p. 61.

¹⁵³ GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Nelson Fernando. "De la "confianza" a las sospechas de corrupción: las concesiones de Correo Mayor en el mundo hispanoamericano, (1501-1720)", en *Estudios sobre corrupción en España y América (siglos XVI-XVIII)*. Almería: Editorial Universidad de Almería, 2017, pp. 243-245.

¹⁵⁴ BREWER, J.S. *Letters and papers, foreign and domestic, of the reign of Henry VIII*. Londres: Longman, Green, Longman, Roberts and Green, 1864, p.1454.

¹⁵⁵ ZILLIACUS, Laurin. *From pillar to post. The Troubled History of the Mail*. Londres: William BHeinemann LTD, 1956, p. 66.

*Correio-mor*¹⁵⁶, que, al igual que el hispánico, fue un cargo que estaba administrado y heredado por una familia particular hasta que fue incorporado a la Corona en 1797¹⁵⁷. Este privilegio se extendió a las Indias en 1657, siendo anexado el oficio de correo de mar al de tierra¹⁵⁸, aunque su papel se limitó a las operaciones fiscales y a prestar navíos de aviso cuando fuesen solicitados por la Corona y no a la conducción eficaz de las cartas que eran transportadas por los navíos mercantes. En 1662 se asignaron los primeros asistentes del *Correio-mor* para los territorios ultramarinos, no sin la oposición de autoridades y comerciantes locales, quienes fueron los encargados de organizar los correos en los espacios locales de la América portuguesa como eran las Capitanías¹⁵⁹.

Por consiguiente, observamos cómo los imperios europeos otorgaron concesiones a agentes particulares en materia de la organización del correo con el fin de que ellos fueran los encargados de administrar y distribuir la correspondencia por los territorios de su competencia. Asistimos a un proceso de patrimonialización de cargos públicos que recaían en prestigiosas familias con fuertes vínculos con la Corona y, por tanto, con alto grado de influencia en la Corte, que constituía la arena política de las decisiones y el principal escenario de las luchas internas de poder. Algo que es consustancial a los modelos políticos del Antiguo Régimen. Al igual que la venta de oficios públicos por parte de la Corona, propia de la administración de la Edad Moderna en varias monarquías europeas, entre ellas, la hispánica. Todo ello se asocia a mecanismos de patronazgo, mecenazgo y fidelidad¹⁶⁰. Estas prácticas de gran relevancia y heterogeneidad en los

¹⁵⁶ El 6 de noviembre de 1520 el rey portugués Don Manuel le concede a Luís Homen el oficio de *Correio-mor* con todos los privilegios, gracias y libertades que tenían los Correos Mayores en otros reinos. En 1606, se vende el oficio con carácter perpetuo y hereditario a la familia Gomes da Mata, quien mantendrá este privilegio hasta la abolición de este cargo en 1797. SOBRAL NETO, Margarida. *As comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2005, pp.17-20.

¹⁵⁷ Sobre la patrimonialización del oficio de *Correio-Mor* en Portugal véase VALLE SALVINO, Rómulo. “Patrimonialização e venalidade no provimento de ofícios no império português: uma abordagem preliminar do caso do correio-mor e seus cargos auxiliares (séculos XVI-XVIII)”, *Postais: Revista do Museu Correios*, nº 5, 2015, pp. 36-75.

¹⁵⁸ Decreto de 24 de Maio de 1657. Anexação do Ofício de Correio-mor das Cartas do Mar ao de Correio-mor do Reino. Véase ANDRADE E SILVA, José Justino. *Coleção Chronologica da Legislação Portuguesa*. Lisboa: Imprensa de F.X. de Souza, 1856, p. 17.

¹⁵⁹ Sobre los asistentes del correio-mor en el imperio portugués véase VALLE SALVINO, Rómulo. “Uma breve história dos assistentes do correio”, *Postais: Revista do Museu Correios*, nº 4, 2015, p.189-203.

¹⁶⁰ Sobre la venta de cargos en la Monarquía Hispánica véase TOMÁS Y VALIENTE, Francisco. *La venta de oficios en Indias (1492-1606)*. Madrid: Instituto de Estudios de la Administración, 1972; ANDÚJAR CASTILLO, Francisco. *Necesidad y venalidad: España e Indias, 1704-1711*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2008; SANZ TAPIA, Ángel. *¿Corrupción o necesidad?: la venta de cargos de gobierno americanos bajo Carlos II (1674-1700)*. Madrid: CSIC, 2009; ANDÚJAR CASTILLO, Francisco y FELICES DE LA FUENTE, María del Mar (eds.). *El poder del dinero. Ventas de cargos y honores en el Antiguo Régimen*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2011; y, más reciente, PONCE LEIVA, Pilar y ANDÚJAR CASTILLO, Francisco. *Mérito, venalidad y corrupción en España y América. Siglos XVII y XVIII*. Valencia: Albatros, 2016.

sistemas políticos del Antiguo Régimen, pues no incidían de la misma forma en todas las ramas burocráticas, sino que dependían de la autoridad que confería el oficio y del potencial económico del ejercicio¹⁶¹, hicieron que la autoridad de la Corona quedase mediatizada por los intereses personales de los compradores creando una estrategia de consenso y negociación, dinámica usual en el ejercicio del poder en la era moderna. En la monarquía hispánica, la venalidad de los cargos fue característica del gobierno de los Austrias, pero, no cabe duda, que fue una práctica que continuó con los Borbones. Lo cual evidencia, como sugiere Pilar Ponce Leiva, que no fue una medida coyuntural producto de crisis financieras de la monarquía sino que constituía un elemento estructural en la gestión política hispana que tuvo profundas repercusiones no sólo en la historia política y de la administración sino en la social y la económica¹⁶². Además, esto quiere decir, como expone François-Xavier Guerra, que la venalidad alejaba a los gobiernos municipales hispanoamericanos del ideal de gobierno representativo, pues los privilegios y las obligaciones contractuales se negociaban entre el particular y la Corona, sobre una base individual y no comunal¹⁶³.

En la organización del correo hispanoamericano, en paralelo al oficio del Correo Mayor, se encontraban los denominados navíos de aviso creados mediante Real Cédula en 1525, tenían como objetivo transportar la correspondencia postal de la península a América y viceversa. Estos buques, la mayoría de las veces de propiedad particular, eran de pequeño tonelaje, rápidos y ligeros, pues, según palabras de Veitia Linage, “al igual que es preciso que los caballos sean veloces y no se les sobrecargue, lo mismo sucede con aquellos, dada la importancia que su rapidez representa”¹⁶⁴.

A partir de 1561, cuando se estableció el sistema de navegación de las Flotas mercantes y Armadas a las Indias, se decidió que estos navíos debían navegar en este convoy para avisar de su llegada, de ahí el origen de su nombre; y para llevar y traer las noticias oficiales y de particulares entre ambos territorios¹⁶⁵. Tal y como se expresa en la *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*:

¹⁶¹ GARCÍA GARCÍA, Antonio. “El precio político de la venta de cargos públicos. Reflexiones sobre la regalía real”, *Illes i Imperis*, nº 9, 2006, p. 135.

¹⁶² PONCE LEIVA, Pilar. “El valor de los méritos. Teoría y práctica política en la provisión de oficios (Quito, 1675-1700)”, *Revista de Indias*, vol. LXXIII, nº 258, 2013, p. 345.

¹⁶³ GUERRA, François-Xavier. “L’etat et les communautes : comment inventer un empire?”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2005. Disponible en línea: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/625> (consultado el 1 de mayo de 2019).

¹⁶⁴ VEITIA LINAGE, José de. *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla: impresor Juan Francisco de Blas, 1672.

¹⁶⁵ Cabe señalar que el concepto de navío de aviso no hace referencia a una tipología específica de embarcación sino a la función de dichas embarcaciones. Por lo que cualquier barco de pequeño porte podía

“En llegando la armada o flota, el presidente y jueces de la casa aprestasen y pusiesen a punto los navíos de aviso para las provincias de donde hubiesen llegado, para que llevasen nuestras cartas y despachos a los virreyes, audiencias y gobernadores de los puertos, dándoles cuenta de haber llegado”¹⁶⁶.

El envío de los navíos de aviso a América estuvo bajo supervisión de organismos peninsulares. En el siglo XVI fue facultad del Consejo de Indias, órgano jurisdiccional supremo que disponía sobre todo lo relativo al despacho de estas embarcaciones, y de la Casa de la Contratación, que era la encargada tanto de ejecutar dichas disposiciones, contratando buques particulares, como de su financiación, ya fuera con fondos de la avería o de la Real Hacienda, aunque también se ayudaba de entidades particulares. Esta situación se modificó en el siglo XVII cuando la Casa de la Contratación se convirtió en un mero intermediario, y fue el Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias, órgano mercantil manejado por comerciantes, quien se ocupó de la ejecución y del soporte económico de dicho servicio, aunque con cierta reticencia a hacerse cargo de los costes de los despachos, manteniéndose el Consejo de Indias como órgano motor del despacho de los navíos¹⁶⁷. Desde finales del siglo XVII se firmaron acuerdos con el Consulado de Indias para hacer más regular el sistema de los navíos de aviso¹⁶⁸. En este sentido, sobresale el asiento que firmó el Consulado de Cargadores a Indias en 1693 por el que se comprometió a despachar ocho avisos anuales a América. Sin embargo, no se efectuó el cometido que pretendía el gobierno de que fueran regulares, es decir, que satisficieran los tiempos fijados por los intereses del gobierno.

A pesar de la promulgación de las numerosas instrucciones, este sistema no logró conseguir sus objetivos pues, aunque la correspondencia oficial solía viajar en estos avisos, la particular siguió haciéndolo a través de navíos mercantes, buques de la Armada,

acometer esta tarea. Para conocer un ejemplo del funcionamiento de los navíos de aviso véase el trabajo de Antonio J. López Gutiérrez y Pedro Sánchez Núñez que ilustra los viajes de la embarcación Nuestra Señora de Valme que actuó como navío de aviso durante el siglo XVII. LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. y SÁNCHEZ NÚÑEZ, Pedro. *La Nao de aviso “Nuestra Señora de Valme” y sus viajes a Indias (1652-1653)*. Dos Hermanas: Asociación Cultural GEA, 1988.

¹⁶⁶ “De los navíos de aviso que se despachan a las Indias, y de ellas a España”, en *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*. Tomo IV. 5ª Edición. Libro IX, título XXXVII. Ley I. Madrid, 1841, p. 87.

¹⁶⁷ HEREDIA HERRERA, Antonia. “Los Avisos, instrumentos de comunicación y de transporte”, en *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*. Córdoba: Publicaciones de la Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y Obra Social y Cultural Cajasur, 1994, p. 93.

¹⁶⁸ Numerosas normativas sobre el despacho de los navíos de aviso pueden verse en VEITIA LINAGE, José de. “De los navíos de aviso que se despachan a las Indias, y dellas a España”, en *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Libro II, capítulo XXI. Sevilla: Impresor Juan Francisco de Blas, 1672.

embarcaciones despachadas por el Correo Mayor de las Indias en España ubicado en la Casa de la Contratación o por barcos particulares. Estos giros postales solían hacerse sin registro, es decir, sin ningún tipo de control. Lo cual, sumado a la introducción fraudulenta de mercaderías que infringía la prohibición de embarcar pasajeros y bienes en los navíos de aviso¹⁶⁹, explica que se multiplicasen las órdenes destinadas a frenar, sin éxito, dichas irregularidades¹⁷⁰.

Pese a los inconvenientes y retrasos propios de la comunicación marítima que dependía en gran medida de la climatología, el estado del mar y la captura de barcos por los enemigos; la comunicación nunca quedó interrumpida, y se llevó a cabo, con mayor o menor eficacia, mediante distintas estrategias y a través de diversos agentes. Un ejemplo de ello fue el uso de barcos extranjeros para el envío de la correspondencia. Desde principios del siglo XVIII constatamos estos hechos en el contexto bélico de la Guerra de la Sucesión cuando se concedieron licencias a navíos franceses para transportar cartas, noticias y órdenes de la Corona a las autoridades indianas debido a las grandes disfunciones que dicho conflicto acarreó para el despacho de los avisos¹⁷¹. También hallamos casos en el siglo XVIII en los cuales los paquebotes¹⁷² ingleses llevaban cartas españolas¹⁷³. Este hecho se intensificó tras el Tratado de Utrecht que concedía al imperio británico autorización para comerciar en puertos españoles a través de las licencias del navío de permiso y del asiento de negros. Sin embargo, esto entrañaba grandes peligros pues el transporte de correspondencia de España en embarcaciones extranjeras se exponía a que esta fuera abierta y examinada, como solía ocurrir en las administraciones de correos principales de Londres o Jamaica¹⁷⁴.

¹⁶⁹ Solía ocurrir que se les concediera permiso para transportar mercancías para que su financiación corriera el menor gasto posible. Este permiso se obtenía a través de un procedimiento denominado como “permisiones”, por el cual el gobierno permitía a los dueños de los navíos de aviso transportar una limitada cantidad de mercancías, con el fin de obtener beneficios de su venta en el mercado y para que el coste del viaje fuera el menor posible para la Real Hacienda. A pesar de todas las reglamentaciones para regular este procedimiento, el límite se superó con frecuencia. LÓPEZ BERNAL, José Manuel. *El correo marítimo colonial (1764-184): rutas y tarifas postales*. Madrid: Real Academia Hispánica de Filatelia, 2011, p. 21.

¹⁷⁰ A modo de ejemplo véase A.G.I., *Audiencia de Panamá*, 229, L.2, f.72r-72v.

¹⁷¹ VALLEJO GARCÍA-HEVIA, José María. *Estudios de Instituciones Hispano-Indianas*. Tomo II. Madrid: Boletín Oficial del Estado, 2015, p. 351.

¹⁷² Los paquebotes eran las embarcaciones encargadas del servicio marítimo postal para el transporte de la correspondencia, pero también podían llevar pasajeros y carga. Tienen su origen en el siglo XVII, en una embarcación que llevaba el correo entre Calais (Francia) y Dover (Inglaterra), que fue bautizada con la expresión “*Packet-Boat*”, es decir, valija de correspondencia y buque, como expresión de barco-correo, y que pasó a España con el nombre de “*Paquebote*”. GARAY UNIBASO, Francisco. *Correos Marítimos*. Bilbao: Mensajero, 1987, p. 57.

¹⁷³ Archivo General de la Nación de Colombia (en adelante A.G.N.C.), *Colonia, Correos – Bolívar*, Tomo 3, Documento 3, 1750-1760; A.G.I., *Audiencia de Santa Fe*, 1167.

¹⁷⁴ BECK, John. *A history of the Falmouth packet service, 1689-1850: the British overseas postal service*. Exeter: South West Maritime History Society, 2009, p. 75.

Como balance final cabe subrayar que la práctica de utilizar navíos particulares, generalmente mercantes, para establecer una comunicación postal con los dominios ultramarinos se llevó a cabo en otros estados europeos. En el imperio británico, por ejemplo, durante el siglo XVI y buena parte del siglo XVII, las cartas fueron transportadas por acuerdos particulares con los capitanes de los barcos, con algún amigo viajero o por correos personales exentos de la supervisión oficial y, por tanto, sin control de la administración de correos. A partir de la segunda mitad del siglo XVII, tras las ordenanzas de 1657 y, en especial la de 1660, considerada la primera ley que promulgó el monopolio postal en el imperio británico, se establecieron los denominados *ship letters*¹⁷⁵, que constituyeron a partir de entonces el método usual para la comunicación postal entre la metrópoli y sus colonias americanas. Los *ship letters* eran embarcaciones particulares de propiedad de mercaderes, que realizaban el giro postal marítimo en diversos puertos y en tiempos inciertos. No obstante, según la reglamentación, los patrones de buques tenían que entregar las cartas a la oficina de correos oficial cuando llegaran al destino y, por lo tanto, tenían que contar con la licencia de dicha oficina y pagar los correspondientes portes. De forma que, durante el siglo XVII, la mayoría de las cartas transatlánticas fueron transportadas por navíos mercantes, barcos de la *Royal Navy*, buques de guerra ingleses denominados *soldier letters*¹⁷⁶, o por embarcaciones particulares donde un viajero o un capitán entregaba la carta directamente al destinatario. En consecuencia, a partir de la segunda mitad del siglo XVII se produjo un aumento del comercio que trajo demandas de los mercaderes quienes se interesaron y presionaron para la implantación de un medio de comunicación más regular entre Inglaterra y sus colonias americanas. Lo que también creó un mayor interés del gobierno en el servicio postal que venía ligado a que, a partir de mediados de siglo XVII, y de modo especial en Inglaterra y Francia, se impone un nuevo modelo de soberanía que entrañaba este tipo de cambios que, en la monarquía hispánica se insinúan ya en esta época con el empuje del arbitrista americanista y mercantil, pero que se pondrá en marcha con fuerza bajo la dinastía Borbónica.

¹⁷⁵ Sobre los *ship letters* véase HENDY, John G. *Ship letters*. West Sussex: The Postal History Society, 1997; ROBERTSON, Allan William. *A history of the ship letters of the British Isles (an encyclopaedia of maritime postal history)*. Limassol: James Bendon, 1956.

¹⁷⁶ A los soldados del ejército y la marina británicos se les permitía enviar cartas en sus embarcaciones con licencia de un administrador de correos. ARNELL, J.C. *Transatlantic mail to and from British North America from early days to U.P.U.* Hamilton: J.C. Arnell, 1996, p. 29.

1.2.3. LA REFORMA POSTAL EN LA PENÍNSULA IBÉRICA

En los siglos XVI y XVII, la centralización estaba lejos de ser el objetivo de la monarquía, como pone de relieve el sistema de gestión y administración de las Indias sustentado en particulares y en procesos de patrimonialización como lo más natural y funcional. El modelo centralizado y de administración directa se insinuaba en ocasiones, pero solía ser dejado de lado por su ineficacia. Al respecto, basta con pensar en el modelo de gestión del sistema naval en el Mediterráneo a través de galeras de particulares o el funcionamiento de la Carrera de Indias¹⁷⁷.

Fue a partir de la segunda mitad del siglo XVII y, principalmente, del siglo XVIII, cuando los estados europeos buscaron un gobierno centralizado en el cual ejercer un control efectivo sobre sus dominios y un incremento de sus fuentes de ingreso para los crecientes gastos que ocasionaba esta pretendida centralización. Al respecto se sitúan los debates sobre el denominado *fiscal state* que se desplegó en los siglos XVI, XVII y XVIII en los distintos espacios europeos en diferentes momentos como resultado de múltiples estímulos independientes que, a menudo, interactuaban entre sí a través de asuntos como la competencia por los recursos, la expansión atlántica, el comercio internacional, la globalización y la guerra¹⁷⁸. En este último aspecto destaca el conocido *fiscal-military state* que reconoce la importancia de la guerra como fuerza primordial, junto con el comercio internacional, del desarrollo de los sistemas fiscales¹⁷⁹. En el siglo XVIII continuaron los cambios fiscales, producidos en las épocas anteriores, derivados de la combinación de la guerra y el comercio, pero mediante la promoción de intentos de racionalización y homogeneización de los sistemas tributarios para financiar los crecientes gastos navales y militares que se basaban en acuerdos entre distintos agentes y

¹⁷⁷ Algunos trabajos que ponen de relieve el elevado grado de privatización y externalización del coste de la defensa en la monarquía hispánica son: THOMPSON, I. A. A. *Guerra y decadencia, gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*. Barcelona: Editorial Crítica, 1981; RAHN PHILIPS, Carla. *Seis galeones para el rey de España: la defensa imperial a principios del siglo XVII*. Madrid: Alianza Editorial, 1991; y, MARÉCHAU, Benoît. *Instituciones navales y finanzas internacionales en el mediterráneo de la época moderna. Los asentistas de galeras genoveses al servicio de la monarquía hispánica (1500-1650)*. Tesis. Universidad Carlos III, 2017.

¹⁷⁸ Sobre el concepto de *fiscal state* véase BONNEY, Richard. *The rise of the fiscal state in Europe, c. 1200-1815*. Oxford: Oxford University Press, 20014; y, YUN CASALILLA, Bartolomé y O'BRIEN, Patrick K. *The Rise of Fiscal States: A Global History, 1500-1914*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012

¹⁷⁹ Sobre el concepto de *fiscal-military state* véase GLETE, Jan. *War and the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military States, 1500-1660*. Londres: Routledge, 2006; y, TORRES SÁNCHEZ, Rafael (ed.). *War, state and development: fiscal-military states in the Eighteenth Century*. Pamplona: EUNSA, 2007.

oportunidades externas¹⁸⁰. En esta línea se pone el énfasis en el *contractor state* que subraya la existencia de un vínculo necesario entre el estado y los agentes particulares¹⁸¹. No obstante, esta relación se desarrollaba de manera distinta según el régimen político puesto que mientras que los gobiernos parlamentarios estaban cómodos con esta situación, las monarquías absolutas pretendían constantemente intervenir en este sistema. El desarrollo de los distintos regímenes fiscales en los diferentes espacios dependía de las circunstancias locales. Ello demuestra cómo la existencia de distintos modelos de soberanía en el ámbito europeo desembocaba en el diversos y complejos procesos que tenían como punto de unión la negociación entre múltiples y heterogéneas estructuras de poder. En este contexto, la obtención y circulación de la información se convertía en un factor clave para las ideas de centralización y negociación.

En el imperio hispánico, bajo el contexto del reformismo borbónico, la monarquía Borbónica tuvo el afán de convertir al correo en una herramienta clave para administrar su gobierno y, por ello, se elaboraron una serie de planes y proyectos, tanto en la península como en América, con el objetivo de reforzar el control de la Corona sobre la comunicación transatlántica.

Esta preocupación por mejorar el correo comenzó a hacerse patente con Felipe V quien impulsó la reforma postal en la Península Ibérica con el propósito de centralizar los servicios postales. Una de las razones principales que le llevó a tomar esta decisión fue el debilitamiento económico que vivía la monarquía hispánica debido a la Guerra de Sucesión. En consecuencia, pretendía paliar estos problemas financieros con la recuperación de rentas enajenadas de la Corona y arrendadas a particulares, dentro de las cuales se encontraba el correo¹⁸². Estos procesos de enajenación de rentas, títulos, cargos públicos y jurisdicciones reales no fueron exclusivos del imperio hispánico pues ya se

¹⁸⁰ YUN CASALILLA, Bartolomé y O'BRIEN, Patrick K. *The Rise of Fiscal States: A Global History, 1500–1914*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012, pp. 9-10.

¹⁸¹ Sobre el término de *contractor state* véase HARDING, Richard y SOLBES FERRI, Sergio. *The Contractor State and Its Implications, 1659-1815*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Servicio de Publicaciones y Difusión Científica, 2011; y TORRES SÁNCHEZ, Rafael. *Military entrepreneurs and the Spanish contractor state in the eighteenth century*. Oxford: Oxford University Press, 2016.

¹⁸² En este contexto se llevaron a cabo importantes innovaciones en materia de administración de la Hacienda Real, en las cuales Felipe V buscaba erigir una administración más ejecutiva, que emanara directamente de la Corona, para buscar que el monarca administrara directamente el gobierno de la Hacienda modificando en profundidad la figura de los responsables, que serían los ministros quienes asumirían las tareas de control y negociación con los hombres de negocios o subalternos. Sobre las reformas de la Hacienda en el reinado de Felipe véanse los trabajos de Anne Dubet, como DUBET, Anne. “Comprender las reformas de la hacienda a principios del siglo XVIII: la buena administración según el marqués de Campoflorido”, *Revista HMiC: historia moderna i contemporània*, nº 10, 2012, pp. 20-52.

venían realizando en otros estados europeos desde el siglo XVI y, se intensificaron en el siglo XVIII. Fue el caso, por ejemplo, del estado de Milán donde Carlos VI manifestó en 1718 la intención de recuperar los servicios postales dispersos en sus dominios¹⁸³.

Para efectuar el traspaso a la Corona de las rentas enajenadas se creó una Junta de Incorporación¹⁸⁴, que gestionó todo lo referente a estas rentas y, por lo tanto, a la entrega del oficio de los Correos Mayores al Estado. Este hecho hizo que se terminara con el monopolio de más de dos siglos de la familia de los Tassis y, por tanto, con la figura del Correo Mayor en España, con el objetivo final de intentar terminar con la autonomía y limitar el poder de los particulares en materia postal.

Este proceso de convertir al correo peninsular en renta real y servicio público comenzó en 1706. Sin embargo, en la práctica el gobierno estatal todavía no estaba preparado para soportar tal cambio estructural y no tuvo más remedio que volver al sistema de arrendamientos del servicio postal a particulares durante diez años. Por tanto, el 1 de agosto de 1707 se arrendó por cuatro años a Diego de Murga, marqués de Montesacro¹⁸⁵; y el 10 de agosto de 1711 se traspasó por cinco años a Juan Francisco de Goyeneche¹⁸⁶. Estos nombramientos de asentistas vascos y navarros se debían a la necesidad que tenía Felipe V de encontrar apoyos en tales territorios durante la contienda de la Guerra de Sucesión. A cambio estos mercaderes se beneficiaban de los privilegios políticos, económicos y sociales que suponía controlar el servicio postal¹⁸⁷.

La consolidación de la renta de correos en la península dio comienzo el 8 de agosto de 1716 cuando se nombró a Juan Tomás de Goyeneche como Juez Superintendente y Administrador General de las Estafetas de dentro y fuera del Reino de España¹⁸⁸, y el

¹⁸³ BEN YESSEF GARFIA, Yasmina. “Entre el servicio a la Corona y el interés familiar. Los Serra en el desempeño del Oficio de Correo Mayor de Milán (1604-1692)”, en *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)*. Génova: Società Ligure di Storia Patria, 2011, pp. 303-330.

¹⁸⁴ Esta Junta de Incorporación fue creada por Real Cédula el 21 de noviembre de 1706 y estuvo vigente hasta 1717. En ella, los propietarios de los títulos de las rentas y oficios tenían que aportar toda la documentación referente a su posesión. Sobre esta Junta de Incorporación véase MORÁN MARTÍN, Remedios. “La Junta de Incorporación. Instrumento de la Nueva Planta”, *e-SLegal History Review*, nº 3, 2006.

¹⁸⁵ A.G.I., *Indiferente General*, 1666.

¹⁸⁶ Archivo Histórico Nacional (en adelante A.H.N.), *Consejo de Órdenes*, Expedientes de pruebas de caballeros de la Orden de Santiago, expediente 3595.

¹⁸⁷ PÉREZ SARRIÓN, Guillermo. *La península comercial: mercado, redes sociales y estado en España en el siglo XVIII*. Madrid: Marcial Pons Ediciones de Historia, 2013, pp. 276-277.

¹⁸⁸ Juan Tomás de Goyeneche pertenecía a una ilustre familia de origen navarro que poseyeron importantes privilegios y un éxito social y económico en la Corte. Sobre la familia Goyeneche y, concretamente, sobre Juan Tomás de Goyeneche, destacamos los siguientes trabajos: IMÍZCOZ BEUNZA, José María, y GUERRERO ELECALDE, Rafael. “A escala del Imperio. Familias, carreras y empresas de las élites vascas y navarras en la Monarquía borbónica”, en *Redes familiares y patronazgo. Aproximación al entramado*

correo pasó a depender administrativamente de la Secretaría de Despacho Universal. A partir de entonces el Superintendente se encargaría de todo lo referente al manejo del correo, actuando como una especie de Correo Mayor, pero haciéndolo en nombre del Estado.

La designación de Goyeneche no fue casual puesto que este personaje contaba con una amplia red clientelar y sobre todo gozaba de una buena posición dentro de las altas esferas de la administración en la monarquía hispánica. Por tanto, Goyeneche pertenecía a una amplia red de individuos y grupos que desarrollaron actividades mercantiles, industriales y financieras en el siglo XVIII, estableciendo vínculos entre ellos mismos, con las redes financieras internacionales y con el entramado de la Hacienda pública¹⁸⁹. Una de las principales razones para su elección se debía a la actividad que ejercía Goyeneche como prestamista a la Casa Real, especialmente durante la Guerra de Sucesión cuando se convirtió en uno de los mayores apoyos financieros de Felipe V¹⁹⁰. Además, tenía una estrecha relación con la circulación de la información, concretamente con la prensa, ya que fue impresor y propulsor de la *Gaceta de Madrid*¹⁹¹. También le favoreció que su hermano, Juan Francisco de Goyeneche, hubiera ejercido como arrendador de los correos en la península. Por tanto, el nombramiento de Goyeneche, como el de muchos otros navarros al servicio del rey, correspondía a la política de Felipe V de ganarse adeptos a través de la marginación de la aristocracia castellana para rodearse de personajes sin una base firme de poder propio que debiera su ascenso al rey¹⁹². Cabe señalar que el ejemplo de Goyeneche subraya el nexo que existía entre el servicio postal

social del País Vasco y Navarra en el Antiguo Régimen (siglos XV y XIX). Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, 2001, pp.175-202; LECERTÚA GOÑI, María José. “Las Élités vasco-navarras en la Monarquía Borbónica en el siglo XVIII, la familia Goyeneche”, *Sancho el Sabio: Revista de cultura e investigación vasca*, nº 19, 2003, pp. 67-94; VV. AA. *Juan de Goyeneche y el triunfo de los navarros en la Monarquía Hispánica del siglo XVIII*. Pamplona: Fundación Caja Navarra, 2005; ANDÚJAR CASTILLO, Francisco. “Juan de Goyeneche: financiero, tesorero de la reina y mediador en la venta de cargos”, en *Navarros en la Monarquía española en el siglo XVIII*. Pamplona, EUNSA, 2007, pp. 61-88; GUERRERO ELECALDE, Rafael. *Las élites vascas y navarras en el gobierno de la Monarquía borbónica: redes sociales, carreras y hegemonía en el siglo XVIII (1700-1746)*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, 2012.

¹⁸⁹ AQUERRETA, Santiago. *Negocios y finanzas en el siglo XVIII: La familia Goyeneche*. Pamplona: EUNSA, 2001.

¹⁹⁰ *Ibidem*.

¹⁹¹ En 1701 el monarca Felipe V le confirma a Juan Tomás de Goyeneche el privilegio exclusivo de la publicación de noticias políticas, haciéndose con el monopolio de la impresión de la publicación periódica de la *Gaceta de Madrid* y, por tanto, poseyendo el poder la información que transitaba por el territorio peninsular. Véase CARO BAROJA, Julio. *La hora navarra del XVIII: personas, familias, negocios e ideas*. Pamplona: Diputación Foral de Navarra, 1969, p. 104.

¹⁹² IMÍZCOZ BEUNZA, José María. “Entre apertura y enclavamiento”. Las redes de los navarros en la primera globalización (1512-1833)”, *Príncipe de Viana*, nº 261, 2015, p. 151.

y la imprenta, pues constituían uno de los más importantes mecanismos de difusión de la información que propulsaba la expansión global del comercio, del conocimiento y del imperio¹⁹³. Esta estrecha vinculación entre ambos se observa a la perfección en el caso británico donde el sistema de correos se encargaba de recolectar y distribuir los impresos¹⁹⁴, y, especialmente en la figura de Benjamin Franklin¹⁹⁵.

En definitiva, los autores que han analizado la figura de Juan de Goyeneche destacan cómo su labor en la administración central como burócrata le facilitó su acceso a los negocios y a las finanzas, convirtiéndose en asentista y arrendador de rentas reales que compaginaba estas tareas con sus propias actividades comerciales e industriales¹⁹⁶. A través de una clara matriz organizativa y articuladora forjó un entramado socioeconómico de gran relevancia en la monarquía borbónica de principios de siglo en el cual los agentes luchaban y competían por el acceso a cargos no sólo en la península sino también en el espacio colonial¹⁹⁷. Estas redes clientelares de los asentistas y financistas de la monarquía, como la de los Goyeneche, ponen de relieve como este mecanismo desplegado por los Borbones distaba muy poco de los métodos de gobierno de los Habsburgo, como, por ejemplo, el de las redes genovesas de hombres de negocio que formaron grandes empresas mediante redes de socios, agentes, parientes y clientes,

¹⁹³ WARNER, William. *Protocols of liberty. Communication, innovation & the American Revolution*. Chicago: The university of Chicago Press, 2013, p.120.

¹⁹⁴ Los impresores utilizaban el servicio postal como medio para conseguir sus propósitos comerciales y políticos. De ahí que los impresores británicos tuvieran intereses en promover las oficinas de correos para distribuir sus impresos. Véase ADELMAN, Joseph M. "A Constitutional Conveyance of Intelligence, Public and Private: The Post Office, the Business of Printing, and the American Revolution", *Enterprise and Society*, vol. 11, nº 4, 2010, pp. 709-752.

¹⁹⁵ Benjamin Franklin fue un afamado impresor, lo que le valió, junto con sus labores políticas y sus redes personales, para convertirse en administrador de correos de Filadelfia durante dieciséis años en un primer momento y, más tarde, en administrador general de correos de las oficinas postales americanas. En este punto cabe señalar que es de sobra conocido el papel que ejerció Franklin en la independencia de las Trece Colonias, siendo considerado uno de los Padres Fundadores de los Estados Unidos. Sin embargo, la faceta de administrador de correos ha sido menos tratada por la historiografía, a pesar de que le sirvió para alcanzar sus mayores logros políticos y científicos. Sobre la labor de Benjamin Franklin como impresor en Filadelfia véanse las siguientes obras: ISAACSON, Walter. *Benjamin Franklin: An american life*. Nueva York: Simon & Schuster, 2003, pp. 52-102; y, LEMAY, J.A. Leo. *The life of Benjamin Franklin, vol.2 Printer and Publisher, 1730-1747*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2013.

¹⁹⁶ AQUERRETA, Santiago. *Negocios y finanzas en el siglo XVIII: La familia Goyeneche*. Pamplona: Eunsa, 2001; VV.AA. *Juan de Goyeneche y el triunfo de los navarros en la Monarquía Hispánica del siglo XVIII*. Pamplona: Fundación Caja Navarra, 2005.

¹⁹⁷ La familia Goyeneche llegó a consolidar su posición social y económica en América a través de la ocupación de diferentes puestos administrativos, militares y comerciales en Arequipa, que le posibilitaron una mayor capacidad de maniobra en los negocios. Véase MALAMUD, Carlos. "La consolidación de una familia de la oligarquía arequipeña: Los Goyeneche", *Quinto Centenario*, vol. 4, 1982, pp. 49-135.

construyendo nexos entre distintos lugares europeos¹⁹⁸. Estos hombres de negocios se consolidaron como una élite socioeconómica y política en los distintos territorios y contribuyeron a trazar el complejo escenario policéntrico de la monarquía hispánica en los distintos siglos.

A pesar del fracaso de los intentos de administración directa, la Corona parecía empeñada en regular de modo diferente la gestión de la comunicación. A partir de entonces comenzaron una serie de medidas para mejorar el servicio postal en la Península Ibérica mediante la promulgación de toda una serie de instrucciones y reglamentos por los que quedaban reguladas toda una serie de cuestiones vinculadas con el correo: fijación de los itinerarios específicos para el giro postal; implantación de administraciones de correos en distintas ciudades españolas (Madrid, Cádiz, Sevilla, Salamanca, Santander, Bilbao, etc.); creación de un organismo centralizado encargado de la dirección postal peninsular con sede en Madrid; implantación de una tarifa de correos uniforme por la cual se fijaban los portes según el peso de la correspondencia que se transportaba (cartas sencillas, dobles y paquetes) y la distancia que se recorría, cuyos ingresos tendrían que ir dirigidos a la Corona¹⁹⁹; así como otras cuestiones sobre el procedimiento que debía seguir el servicio postal²⁰⁰.

Una de las reglamentaciones claves de este período fue el *Reglamento General expedido por su Magestad en 23 de abril de 1720 para la dirección, y gobierno de los oficios de Correo Mayor, y Postas de España en los viages que se hicieren; y exenciones que han de gozar, y les están concedidas a todos los Dependientes de ellos* (imagen nº 1)²⁰¹. A través de esta instrucción se establecían los derechos y deberes que tenían que cumplir los empleados de correos, la implantación de tarifas y rutas postales interiores y exteriores, y otras materias del manejo postal. Esta política reguladora del sistema postal peninsular continuó a través de la publicación de numerosas instrucciones que iban dirigidas a un mismo fin: la adecuada gestión del giro postal que descansaba en

¹⁹⁸ Véase HERRERO SÁNCHEZ, Manuel; BEN YESSEF, Yasmina Rocío; BITOSSI, Carlo; y PUNCUH, Dino (coord.). *Génova y la monarquía hispánica (1528-1713)*. Génova: Società Ligure di Storia Patria, 2011.

¹⁹⁹ DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. “Tarifas para el cobro de portes de cartas de dentro y fuera del Reino en 1716”, en *Anales de las ordenanzas de correos de España. Tomo 1*. Madrid: Imprenta General a cargo de Víctor Ruiz, 1879.

²⁰⁰ A.H.N., *Estado*, Libro 245..

²⁰¹ *Reglamento General expedido por su Magestad en 23 de abril de 1720 para la dirección, y gobierno de los oficios de Correo Mayor, y Postas de España en los viages que se hicieren; y exenciones que han de gozar, y les están concedidas a todos los Dependientes de ellos*. Madrid: Imprenta de Juan de Ariztia, 1720.

funcionarios de la Corona para proporcionarle a la red de correos regularidad y seguridad²⁰². Se trataba, sin duda, de implantar una organización postal de carácter jerárquico y piramidal, con su base en la administración estatal, y con pretensiones de tener una naturaleza centralizadora.



Imagen nº 1: *Reglamento General expedido por su Magestad en 23 de abril de 1720 para la direccion, y gobierno de los oficios de Correo Mayor, y Postas de España en los viages que se hicieren; y exenciones que han de gozar, y les están concedidas a todos los Dependientes de ellos.* Fuente: Fondo antiguo de la biblioteca de Sevilla. – Fondo digital de la Universidad de Sevilla (en adelante FABUS-FDUS). Disponible en: <http://fondosdigitales.us.es/fondos/libros/2176/2/reglamento-general-expedido-por-su-magestad-en-23-de-abril-de-1720-para-la-direccion-y-gobierno-de-los-oficios-de-correo-mayor-y-postas-de-espana-en-los-viages-que-se-hizieren/> (Consultado el 14 de abril de 2018).

Tras la muerte de Felipe V y la llegada al poder de Fernando VI, éste se rodeó de agentes que se ocuparon de una amplia gama de problemas comerciales, administrativos, militares y fiscales de la monarquía hispánica. En consecuencia, los avances de los proyectos reformistas durante esta época se extendieron por las exitosas iniciativas comerciales y eclesiásticas de dos ministros de Fernando VI: José de Carvajal y Lancaster y el Marqués de Ensenada. La caída de este último en 1754 entorpeció el impulso reformista durante los restantes años del reinado de Fernando VI.

²⁰² Muchas ordenanzas de correos de esta época están recogidas en DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. *Anales de las ordenanzas de correos de España. Tomo 1.* Madrid: Imprenta General a cargo de Víctor Ruiz, 1879.

José de Carvajal y Lancaster impulsó una serie de medidas económicas, administrativas y políticas bajo los últimos años de reinado de Felipe V y, sobre todo, con Fernando VI cuando acumuló numerosos cargos de gobierno y honores²⁰³. En este contexto, se creó el cargo de Superintendente General de Correos y Postas por Real Cédula de 7 de junio de 1747, con el nombramiento del propio José Carvajal y Lancaster para este puesto. A partir de entonces, este oficio quedaba ligado a la Secretaría del Despacho de Estado, y sería el responsable de todo lo concerniente a la comunicación postal del imperio hispánico de forma privativa y universal. El Superintendente gozaba de amplias facultades para la administración del servicio postal, entre ellas, la de nombrar, cambiar o retirar a los empleados de correos. Además de ser el encargado de controlar la red de correos y asegurar la aplicación de las disposiciones en materia postal. Uno de los principales cambios era que este puesto no era considerado como un privilegio o merced otorgada por la Corona sino como una responsabilidad de un funcionario del estado.

En este afán centralizador del aparato de correos peninsular, un factor clave para poder ejercer una correcta comunicación postal era la existencia de vías, caminos y carreteras en buen estado. Razón por la cual los imperios europeos se esforzaron por mejorar la organización viaria de sus territorios que, a su vez, suponía la implementación de otras mejoras e innovaciones para el servicio postal como fue la introducción del coche correo (*mail coach*) que impulsó John Palmer²⁰⁴. En la monarquía hispánica, debido a la necesidad de adecuar la red viaria española a los itinerarios postales y de desarrollar el comercio, entre otros factores, se impulsó el desarrollo de los caminos que se encontraban en mal estado. En este sentido, cabe señalar que, en muchas ocasiones, la duración de los trayectos no dependía de la distancia, sino del estado de los caminos, que generalmente era deficiente, lo que ocasionaba numerosos retrasos en el giro postal y perjudicaba a la administración gubernativa y al comercio. Por ello, este fue el punto de partida de la construcción de una red radial de carreteras y caminos que fue asumida por el propio gobierno. Anteriormente el mantenimiento de los caminos era competencia de los municipios, de corporaciones de mercaderes, de la nobleza y de los monasterios, para una

²⁰³ En sus textos, José de Carvajal y Lancaster, desplegó los ideales de la Ilustración con la intención de renovar el imperio hispánico. Sobre los planteamientos reformistas de Carvajal véase DELGADO BARRADO, José Miguel. *El proyecto político de Carvajal: pensamiento y reforma en tiempos de Fernando VI*. Madrid: CSIC, 2001.

²⁰⁴ El coche correo, inventado por Palmer en el siglo XVIII, fue mejorado hasta que sus atributos hicieron que se convirtiera en un elemento indispensable para el servicio postal por Gran Bretaña a partir de 1782. WILKINSON, Frederick. *Royal mail coaches. An illustrated history*. Stroud: Tempus, 2007.

mejor circulación de viajeros, mercancías y noticias por el territorio peninsular. La organización postal se nutría de carreras o rutas generales, cuyo núcleo vertebrador era Madrid, que se entrelazaban con otras transversales por donde circulaba la correspondencia desde varios puntos de los ejes principales a las zonas y pueblos laterales situados en el espacio barrido por tales radios²⁰⁵. Todo ello conformó una infraestructura viaria más moderna y eficiente fundamentada en los caminos de postas²⁰⁶.

Estas prerrogativas implicaron precisamente un fuerte interés por cartografiar las rutas postales. Algunos mapas iban acompañados de manuales o guías sobre el correo no sólo para los empleados del servicio postal sino también para el público en general. Los más destacados fueron la obra de Campomanes *Itinerario de las carreras de postas de dentro y fuera del reyno* (mapa nº 3); y, las menos conocidas, *Descripción general para escribir a todas las ciudades de España, Villas, y Lugares mas remotos de ella, Reynos, y Potencias Estrangeras, con los días en que llegan, y parten los Correos de esta Corte, y demás Caxas de todo el Reyno* de Arce²⁰⁷, y *Dirección general de cartas en forma de Diccionario, para escribir a todas las ciudades, villas, lugares, aldeas de toda España incluso el Reyno de Portugal* de Espinalt y García²⁰⁸, entre otras²⁰⁹. Estas obras demuestran que el conocimiento de la geografía en los estados imperiales era esencial para proyectar y aplicar los propósitos reformistas.

²⁰⁵ MADRAZO, Santos. *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ediciones Turner, 1984, p. 514.

²⁰⁶ La posta, que proviene del latín *posita*, tiene varias acepciones relacionadas con el correo: los caballos que estaban apostados en los caminos para que los correos transportasen la correspondencia con ellos con toda diligencia, la distancia recorrida de un tramo a otra, la persona encargada del acarreo de las cartas y, la que se refiere aquí, el lugar donde se encontraban las caballerías apostadas que actuaban como paradas en el recorrido de los correos para suministrar conductores y caballos y abastecerse de los utensilios necesarios para realizar el trayecto. Al frente de estas se hallaba el maestro de postas que eran los responsables de que todo ello se realizara de manera eficaz. Todo ello originaba el sistema de postas que consistía en el relevo de los mensajeros y las caballerías cada cierto número de leguas, y del establecimiento tras la reforma postal en la península, de las estafetas u oficinas de correos.

²⁰⁷ ARCE, Blas Alonso de. *Descripción general para escribir a todas las ciudades de España, Villas, y Lugares mas remotos de ella, Reynos, y Potencias Estrangeras, con los días en que llegan, y parten los Correos de esta Corte, y demás Caxas de todo el Reyno*. Madrid: Antonio Sanz, 1736.

²⁰⁸ ESPINALT Y GARCÍA, Bernardo. *Dirección general de cartas en forma de Diccionario, para escribir a todas las ciudades, villas, lugares, aldeas de toda España incluso el Reyno de Portugal*. Madrid: Oficina de Pantaleón Aznar, 1775.

²⁰⁹ También hallamos guías sobre el correo en otros estados europeos, como el italiano donde el administrador de correos del Ducado de Milán, Ottavio Codogno, elaboró su *Nuovo Itinerario delle Poste* en 1609 que contenía una detallada descripción de las rutas y tiempos del sistema postal. Sobre la obra de Ottavio Codogno véase FEDELE, Clemente; GEROSA, Marco; y SERRA, Armando. *Europa Postale. L'opera di Ottavio Codogno luogotenente dei Tasso nella Milano seicentesca*. Camerata Cornello: Museo dei Tasso e della Storia Postale, 2014.

El imperio británico fue uno de los primeros que intentó poner en marcha una administración directa del sistema postal. Esta etapa comenzó en el año 1637 a través de la implantación de un pretendido monopolio postal que contaba con algunas excepciones debido a que permitía el transporte de cartas a ciertos particulares. Esta idea se materializó con el nombramiento de Thomas Witherings como jefe de correos por el rey Carlos I²¹¹, quien fue el responsable de convertir al correo en un servicio público organizado con oficinas, rutas regulares y una tarifa fija²¹². Un paso más completo para el establecimiento del ansiado monopolio postal se dio con la aprobación de la ley, publicada el 9 de junio de 1657, que instituía un servicio postal estatal en Inglaterra, Escocia e Irlanda que estaría en manos de un administrador general encargado de la distribución del correo por tales territorios del imperio británico²¹³. Este objetivo se expandió a los territorios ultramarinos con la promulgación de *The Post Office Act* en 1711, con el cual se incorporaron las colonias americanas al sistema postal imperial británico²¹⁴. Esta ley procuraba la unificación política y económica del imperio británico²¹⁵, y promovía que todo el servicio postal imperial se pusiera bajo la dirección del administrador de correos general de Inglaterra ubicado en Londres, quien era el encargado de nombrar a los diputados de correos de las diferentes colonias. La designación de Londres como eje neurálgico de los correos era algo común en un modo de entender la administración y el estado desde un determinado modelo de soberanía centralizada como era la británica, pues esta ciudad constituía el centro de los recursos financieros, de la banca, de los seguros, y el lobby administrativo y político del imperio británico. En el espacio americano, esta normativa abogó por situar a la oficina de correos de Nueva York como sede principal, mientras que las demás como las de Boston, Filadelfia o Virginia estaban subordinadas a ella²¹⁶.

²¹¹ *The Penny Cyclopaedia of the Society for the diffusion of useful knowledge*, vol. XVII. Londres: Charles Knight and company, 1840, p. 454.

²¹² Sobre la labor de Thomas Witherings en la administración postal británica véase HYDE, J. Wilson. *The Post in Grant and Farm*. Londres: Adam & Charles Black, 1894.

²¹³ British Postal Museum and Archive (en adelante B.P.M.A.), *Post*, 114/1.

²¹⁴ British Library (en adelante B.L.), *General Reference Collection*, 21.h.4 (86).

²¹⁵ "Yet these developments were also part of the integration of the English Atlantic". STEELE, Ian K. *English Atlantic, 1675-1740: An Exploration of Communication and Community*. New York: University of Oxford Press, 1986, p. 114.

²¹⁶ "New York did not become the centre of the postal system until a reconstruction of the department was made in 1772". SMITH, William. "The Colonial Post-Office", *The American Historical Review*, vol. 21, nº 2, 1916, pp. 258-275.

Esta reforma postal sirvió de ejemplo a otros estados europeos, como acreditan las consideraciones realizadas por Campomanes en 1762 en su informe en torno a la reforma postal en España:

“El gobierno británico se halla con puntualísimas noticias de cuanto ocurre en aquellos parajes y mira unos y otros con un dominio continuado. El ejemplo de esta nación comerciante sería suficiente para que la nuestra pensase en un igual establecimiento tanto más necesario”²¹⁷.

Esta afirmación manifiesta la evaluación que hacían los agentes de la Corona del rol jugado por el correo en otros imperios, que impulsaba la adaptación de otros modelos para la transferencia y aplicación de ideas y experiencias de otros contextos. Lo cual le proporcionaría a España la capacidad para competir con sus rivales geopolíticos.

El imperio portugués también tomó como modelo al imperio británico para acometer su reforma postal, aunque algunos años más tarde. A partir de mediados del siglo XVIII, el imperio portugués desplegó una serie de reformas bajo el gobierno de Sebastião José de Carvalho e Mello, más conocido como el Marquês de Pombal que, inspiradas en las ideas de la Ilustración que se extendían por el espacio europeo, tenía como principal objetivo un progreso económico y político de Portugal; etapa conocida como las reformas pombalinas²¹⁸. El período posterior a la actuación de Pombal fue marcado por políticas que continuaban su labor, aunque con algunos cambios de orientación, como ocurrió en el plano postal. De manera que a finales del siglo XVIII Portugal planteó una reestructuración del funcionamiento de la administración postal con el objetivo de crear un correo estatal e institucionalizado respaldado por una vasta producción legislativa que pretendía regular la gestión postal en el espacio peninsular y ultramarino que sustentara una red de información que permitiera al gobierno portugués conocer con mayor profundidad los dominios ultramarinos y que estos sirvieran de provecho económico. Un personaje clave en este proyecto fue Rodrigo de Sousa Coutinho, Ministro y Secretario de Estado de la Marina y los Dominios Ultramarinos a

²¹⁷ A.G.I., *Correos*, 462 B.

²¹⁸ La etapa de planes y proyectos de transformación del estado portugués a finales del siglo XVIII es denominada como reformas pombalinas debido a que su máximo impulsor fue Sebastião José de Carvalho e Melo, más conocido como el Marquês de Pombal, primer ministro del rey José I. Sobre Pombal y las reformas pombalinas véanse, entre otros, FALCON, Francisco, e RODRIGUES, Cláudia (coords.). *A “Época Pombalina” no mundo luso-brasileiro*. Río de Janeiro: Editora FGV, 2015; MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal. Paradoxo do Iluminismo*. Río de Janeiro: Paz e Terra, 1996; PIRES FRANCO, Sandra Aparecida. “Reformas Pombalinas e o Iluminismo em Portugal”, *Revista de História e Estudos Culturais*, vol. 4, nº 4, 2007.

partir de 1796, quien promovió nuevas propuestas, especialmente en el ámbito fiscal²¹⁹. En este contexto, Rodrigo de Sousa Coutinho impulsó la abolición del oficio de *Correio Mor* en manos de la familia Gomes de Mata que tenía la potestad del correo en la península y ultramar y, por tanto, la incorporación del correo a manos de la Corona portuguesa²²⁰. Su objetivo era construir un fuerte y poderoso imperio a través de establecer una comunicación regular entre Portugal y sus dominios ultramarinos para mejorar las transacciones económicas, pero también para intentar controlar el vasto imperio. Estas reformas estaban inspiradas en los planteamientos políticos y socioeconómicos que circulaban por Europa, como las reformas borbónicas en España, basadas en las ideas de centralización y racionalización. En ellas el territorio americano se configuraba como la principal fuente de riqueza de los distintos imperios coloniales en el cual la distancia jugaba un papel geoestratégico fundamental.

1.2.4. PLANES Y PROYECTOS POSTALES DESDE LA PENÍNSULA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVIII

Como ya hemos repetido, bajo la nueva dinastía se impulsó una política de reformas y se desplegaron una amplia variedad de proyectos en torno al reajuste económico del imperio hispánico que detectaban problemas y proponían soluciones para alcanzar el progreso económico. Muchos de ellos incluían propuestas para la mejora de la comunicación postal con la firme intención de que la circulación de la información fuera más regular y fluida entre los distintos centros del imperio.

En consonancia con estos antecedentes, desde comienzos del siglo XVIII la Corona era consciente de que el funcionamiento de los avisos despachados por el Consulado de Indias no era el esperado, así que tomó la decisión de diversificar las opciones de mejorar el sistema postal ultramarino. Para ello, el rey emitió un decreto el 23 de julio de 1707 por el que se aprobaba el proyecto del marqués de Montesacro, Diego Zárate de Murga,

²¹⁹ Puede verse un recorrido biográfico de Rodrigo de Sousa Coutinho en PAIM, António. “D. Rodrigo de Sousa Coutinho (1745-1812) Notícia Bibliográfica”, *Revista Portuguesa de Filosofia*, nº 38, 1982, pp. 558-580. Asimismo, cabe señalar que este personaje fue el promotor del traslado de la Corte a Brasil en 1808. Véase PAIM, António. “A Corte no Brasil. D. Rodrigo de Sousa Coutinho”, *Estudos Filosóficos*, nº 3, 2009, pp. 266-269.

²²⁰ Sobre la labor de Rodrigo de Souza Coutinho en la reforma postal de Portugal véase GUAPINDAIA, Mayra. “D. Rodrigo de Souza Coutinho: pensamento ilustrado e a reforma dos correios nos setecentos”, *Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios*, nº 1, 2013, p. 75-99.

sobre el giro postal ultramarino. A este decreto le siguió la firma de un asiento de cuatro años, a comenzar el 1 de agosto de 1707, con dicho marqués, por el que se le concedía el derecho exclusivo de encargarse de las estafetas de los Reinos de Castilla, Aragón, Indias, Italia y Flandes²²¹.

Por lo tanto, se puede observar cómo, a pesar de los intentos y propuestas de control ejecutivo, se mantuvo el modelo de contratación de asientos con negociantes de diversas procedencias del período anterior²²². Este sistema de asientos desembocaba en una externalización de los servicios que pretendía administrar directamente la Corona como solución financiera necesaria para ella. De manera que con este mecanismo tanto el Estado como los agentes particulares se veían beneficiados pues mientras que el primero lograba movilizar recursos y conservar un notable grado de control administrativo sobre ellos, los segundos encontraban en este sistema un medio de promoción social y económica. Todo ello desarrollado en un clima de intercambio y colaboración de gran vitalidad entre el gobierno y los particulares que tambalea la idea tradicional de un estado borbónico centralista, fuerte, intervencionista y modernizador.

En lo concerniente a Indias, el propósito de este asiento era operar un sistema de barcos-correos que despachara seis fragatas al año, tres para el virreinato del Perú y tres para el de Nueva España, que salieran cada cuatro meses desde los puertos de Andalucía. En consecuencia, se establecerían estafetas en los principales puertos de destino como eran Cartagena de Indias, Portobelo, Veracruz, Panamá y La Habana. La intención era que el Marqués de Montesacro se encargara de la construcción y del establecimiento de los navíos con el objetivo de “lograr puntuales noticias del estado de aquellos dominios y el remedio de tantos abusos introducidos por la falta de navegación”²²³.

Al objeto de sufragar los costes del servicio, se establecían dos mecanismos: una era el cobro de los portes de las cartas que todo el público tendría que pagar, excepto aquellas relativas al Rey, al Consejo de Indias, al de la Inquisición y la Santa Cruzada, con el fin de invertirlos en el mantenimiento del giro postal; y la otra era el permiso de poder transportar mercancías y pasajeros en los navíos con la idea de que fueran una

²²¹ A.G.I., *Indiferente General*, 431, L.45, f.368r-347v.

²²² El contrato de asientos con diversos agentes fue un mecanismo habitual en la monarquía de los Austrias y continuó con los Borbones, sobre todo, en el plano militar y naval como se analiza en el siguiente dossier: TORRES SÁNCHEZ, Rafael. “El negocio de la guerra: la movilización de recursos militares y la construcción de la monarquía española, XVII y XVIII”, *Studia histórica. Historia moderna*, nº 35, 2013.

²²³ MURO OREJÓN, Antonio. *Cedulario Americano del siglo XVIII*, tomo II. Sevilla, 1969, pp. 245-249.

fuelle de financiación. Cabe señalar que a los navíos de aviso se les permitía transportar frutos de la tierra con un límite de 40 toneladas. En este caso, no había ninguna restricción y se podían cargar “los frutos de la tierra que en dicho bajel quisieren embarcar los comerciantes de Andalucía siendo los que no embarquen a poderlo llevar marinero y dicho navío”²²⁴. Además, estas embarcaciones gozarían de otros privilegios: no tendrían que rendir cuentas ni a la Universidad de Mareantes ni al Consulado de Sevilla; no serían registradas a su regreso y por ello podrían traer todo lo que quisieran de América; y no tendrían la obligación de cargar con azogue, papel sellado, ni cualquier otra cosa que el Consejo de Indias quisiera, sino tan sólo con las cartas, los frutos y pasajeros que los particulares convinieran con el Marqués. Además, estos navíos poseían la facultad de “apresar las embarcaciones que en ilícito comercio encontraren, en cuales cualquier río, caleta, o costa de Indias (tocándoles las presas a estilo de corso)”²²⁵.

Sin embargo, este asiento tuvo una breve aplicación²²⁶, pues el 2 de enero de 1708 una Real Cédula informó de la rescisión de este contrato²²⁷. Hasta el momento, tan sólo se habían despachado dos navíos de avisos a América, uno a Nueva España y otra a Tierra Firme a finales de noviembre de 1707. Es llamativo observar cómo ambos salieron de Cantabria y con productos de Francia, a pesar de que la normativa señalaba que debían salir de los puertos de Andalucía²²⁸. La suspensión del asiento se debió a varias razones: la coyuntura socioeconómica desfavorable de la Guerra de la Sucesión, que afectó sobremanera a estos planes, y, especialmente, al desacuerdo de la Casa de la Contratación y del Consulado de Indias. Esta oposición se puso de relieve en un informe detallado de 3 de septiembre de 1707, una vez recibido el asiento en el Consulado y en la Universidad de Mareantes, en el que mostraron su parecer contrario a este proyecto alegando los perjuicios que éste podía causar. Uno de los puntos a los que más se opusieron fue al

²²⁴ A.G.I., *Casa de la Contratación*, 2901.

²²⁵ A.G.I., *Indiferente General*, 1666.

²²⁶ A pesar de que este asiento tuvo un corto disfrute, el Marqués de Montesacro sí que consiguió fundar la primera compañía comercial a Indias, la Compañía de Honduras, que se estableció en 1714 y, aunque desapareció en 1717, esta experiencia sirvió para allanar el camino a la aparición de otras compañías comerciales españolas en América. Véase A.G.I., *Indiferente General*, 2757; y, SÁENZ DE SANTAMARÍA, Carmelo. “La compañía de comercio de Honduras 1714-1717”, *Revista de Indias*, nº 40, 1980, pp. 129-157.

²²⁷ A.G.I., *Indiferente General*, 432, L.46, f.6r-7v.

²²⁸ El Consulado de Indias se quejó de que el despacho de los avisos se hiciera en Cantabria porque ello perjudicaba gravemente al comercio andaluz, que era el poseedor del monopolio comercial con Indias. “Priva a toda la Andalucía de la salida y tráfico de sus frutos que son los únicos de España para aquellos dominios y de que puede esperarse algún retorno de dinero para que quede en ellos, y que por no haberlos en Cantabria haya permitido vuestra majestad transporten los de Francia”. A.G.I., *Indiferente General*, 1666.

hecho de que los avisos pudieran transportar registros pues perjudicaría a sus intereses en materia comercial y de navegación ultramarina considerando, incluso, que este asiento significaría “la total ruina de los comercios de España con las Indias”²²⁹. La oposición se debía a que este asiento significaba disminuir el rol de únicos intermediarios del que gozaban ambos organismos en la conexión con las Indias. Por consiguiente, a partir de 1708, la dinámica del giro postal con América continuó como antes del asiento mediante el empleo de navíos de aviso despachados por el Consulado de Indias.

Este proyecto frustrado puede ser considerado como el primer plan de reforma del correo hispanoamericano en el siglo XVIII y, además, mantendrá algunas similitudes con los posteriores proyectos y con la propia reforma postal que tendrá lugar a partir de 1764.

La firma del Tratado de Utrecht en 1713 perjudicó notablemente a la monarquía hispánica pues otorgó una serie de concesiones a sus rivales británicos que mermaron aún más el desarrollo mercantil hispanoamericano. Por tal razón, parecía necesaria una reorganización del comercio colonial. Esta preocupación impulsó el diseño y el planteamiento de numerosos planes y proyectos que tuvieron al sistema postal como vector de las políticas reformadoras. El interés por el correo ultramarino continuó tras el asiento frustrado del Marqués de Montesacro, y propició que surgieran proyectos como el de Carmine Nicolás Carraciolo, más conocido como el Príncipe de Santo Buono²³⁰, virrey del Perú, quien el 6 de junio de 1713 propuso al rey el establecimiento de cuatro paquebotes que saldrían cuatro veces al año (durante los meses de enero, marzo, mayo y julio) entre Cádiz y Portobelo, desde donde irían las correspondencias por tierra hacia Lima, Las cartas volverían de Portobelo a España con escala en La Habana. En caso de que el servicio tuviera un buen funcionamiento se podría añadir otra ruta con los mismos paquebotes cuatro veces al año con Nueva España mediante una embarcación que estuviera en La Habana cuando arribaran estos paquebotes y transportara las correspondencias al virreinato novohispano. Todo ello con el fin de conseguir un:

²²⁹ *Ibidem*.

²³⁰ El italiano Carmen Nicolás Caracciolo, príncipe de Santo Buono, nombrado virrey del Perú en 1713, salió de España hacia el territorio peruano en 1715. A.G.I., *Casa de la Contratación*, 5468, N.2, R.12. Además, el Príncipe de Santo Buono estaba estrechamente relacionado con la creación del virreinato de Nueva Granada, ya que en 1716 recomendó segregar las provincias de Nueva Granada, Cartagena, Panamá y Quito del Perú para establecer un tercer virreinato con capital en Santa Fe. EISSA-BARROSO, Francisco A. *The Spanish Monarchy and the Creation of the Viceroyalty of New Granada (1717-1739). The politics of Early Bourbon Reform in Spain and Spanish America*. Leiden/Boston: Brill, 2017, p.112.

“Comercio más frecuente de cartas entre la Corte y aquellas provincias, habiéndome hecho conocer que la falta de un total comercio y el retardo de dos y tres años para tener respuestas a las cartas que se escriben es la causa principal de los mayores desórdenes que allá se experimentan... dando esta distancia y dilación de respuestas a los que quieren abusarse de su autoridad, toda la libertad y arbitrio de hacer lo que se les antoja”²³¹.

Caracciolo consideraba que el abuso y el incumplimiento de las órdenes de las autoridades locales en los espacios indianos se debía a la irregular comunicación postal, la cual:

“no era por descuido sino por los fines e intereses privados de los virreyes y demás ministros de aquellas provincias por el motivo de suponerse que la mayor autoridad que tienen en aquellos gobiernos se funda en una tal falta de comercio frecuente de cartas con la Corte, dando esta distancia y dilación de respuestas a los que quieren abusarse de su autoridad toda la libertad y arbitrio de hacer lo que se les antoja, seguros de que gastándose en cualquiera respuesta...a lo menos dos o tres años, aprovechan de un tal tiempo a su gusto”²³².

En su proyecto hacía hincapié en el hecho de que las embarcaciones para transportar la correspondencia debían ser de buena calidad, y que sus salidas tendrían que cumplir con los tiempos establecidos para establecer una cierta regularidad en el transporte de la correspondencia entre España a América, calculando el viaje redondo de Cádiz a Lima en 128 días. Su gestión y cumplimiento sería obligación del Capitán General de la Real Armada de Cádiz o del gobernador de dicha ciudad.

En la propuesta existe otro aspecto que conviene subrayar: la relevancia que ya poseía Cádiz como nodo de conexión con las Indias antes del traslado de la Casa de la Contratación de Sevilla a dicha urbe en el año de 1717, y que se cimentaba sobre una rivalidad Sevilla – Cádiz con respecto al tráfico indiano que se dio desde principios del siglo XVI y se agudizó en el XVII. Este asunto ha sido tratado por distintos autores que han analizado la relación de ambas ciudades andaluzas con el comercio transatlántico y que han puesto de relieve como la ciudad de Cádiz fue adquiriendo prerrogativas en detrimento de Sevilla por diversos factores: Albert Girard afirma que la desigualdad fiscal

²³¹ Según el propio Caracciolo la idea fue conformada a través de averiguaciones que había realizado de las personas prácticas de los viajes a Indias y de muchas otras informaciones referentes al correo. A.G.I., *Audiencia de Lima*, 410.

²³² *Ibidem*.

que a partir de 1617 va a comenzar a jugar contra Sevilla y a favor de Cádiz²³³; Pierre Chaunu sostiene que fue la geografía de Cádiz la que fue ganando la partida a Sevilla²³⁴; Antonio Domínguez Ortiz manifiesta el importante rol desarrollado por los mercaderes quienes se fueron desplazando paulatinamente a partir de la segunda mitad del siglo XVIII al puerto gaditano²³⁵; y, Antonio García-Baquero pone el énfasis en el papel de los donativos que el comercio gaditano pagaba a la Corona ²³⁶. De forma que todas estas circunstancias hicieron que en 1679 se restituyó el Juzgado de Indias en Cádiz y el tercio de toneladas y que se situara como cabecera de las flotas. Ello impulsó el traslado de las instituciones relacionadas con el monopolio comercial con las Indias hacia dicho puerto, configurándose Cádiz como núcleo principal de la Carrera de Indias en el siglo XVIII.

El príncipe de Santo Buono calculó el presupuesto que conllevaría esta operación con los costes de paquebotes y sus avíos, la tripulación y los víveres. Para que el mantenimiento anual de este servicio no perjudicara a la Real Hacienda propuso establecer un asiento para unos 10 o 12 años con persona particular que pudiera costear dichas embarcaciones. Para su financiación se le concederían el permiso de transportar cargas, mercaderías y frutos para comerciar en América, y traer de vuelta a España las mercancías y frutos de dichas transacciones. Se le concedería, asimismo, el porte de las cartas de particulares “o la porción de los portes que sobrara al producto que ordinariamente suele sacar en su beneficio el correo de Sevilla de las cartas del Perú, y Tierra Firme”²³⁷. A la postre, la reforma del correo podría actuar como un mecanismo adicional para fomentar el comercio atlántico.

Sin embargo, esta proposición no se llegó a implantar al no ser recomendada por el Secretario de Estado, José de Grimaldo, que señalaba la existencia de numerosos inconvenientes²³⁸. Los principales obstáculos fueron señalado por el Secretario de Marina

²³³ GIRARD, Albert. *La rivalidad comercial y marítima entre Sevilla y Cádiz: hasta finales del siglo XVIII*. Sevilla: Renacimiento, 2006.

²³⁴ CHAUNU, Pierre. *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*. París: Colin, 1955.

²³⁵ DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Orto y ocaso de Sevilla*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1981.

²³⁶ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): (el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano)*. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1988.

²³⁷ A.G.I., *Audiencia de Lima*, 410.

²³⁸ “Habiendo recibido el señor don José de Grimaldo el dicho proyecto, respondió al Príncipe que habiendo Su Majestad considerado los inconvenientes que podían resultar de su práctica, no entraba a admitir la proposición y que estimaba el celo de haberla propuesto. Con cuya respuesta quedó el Príncipe de Santo Buono enteramente satisfecho sin pensar más en tal negocio, resignándose con la más reverente conformidad a lo resuelto”. *Ibidem*.

e Indias, Bernardo Tinajero de la Escalera²³⁹, que se oponía con energía a este plan al considerar que en la práctica acarrearía numerosos inconvenientes tales como un notable incremento de los gastos, tiempos de navegación muy difíciles de calcular debido a la inestabilidad climatológica y marítimas, posibilidad de extravíos y fraudes, y la abolición de los Correos Mayores de Indias que propulsaría unas tarifas postales al antojo de los particulares. Además, Tinajero de la Escalera subrayó que el comercio hispanoamericano no debería de responder a intereses privados pues “desde que las Indias se conquistaron, no se ha permitido que en semejantes avisos puedan conducirse la más leve cosa de ropa ni mercadería”²⁴⁰. Algo que no era del todo cierto pues, como ya hemos señalado, sí que existían permisos limitados. Este desacuerdo se debió realmente a que el plan suponía una competencia para los intereses privativos de los comerciantes afincados en Andalucía. Algo que afectaba directamente al propio Bernardo Tinajero de la Escalera, Secretario del Consejo de Indias desde 1705²⁴¹, pero que había sido mercader allí²⁴². Tinajero veía peligrar su posición de intermediario en el comercio y en las comunicaciones entre el Consejo de Indias y del Consulado de Indias, y se mostraba reticente a erosionar los privilegios del monopolio comercial andaluz. En consecuencia, dictaminó que el giro postal a Perú se hiciera mediante embarcaciones particulares que traficasen de Panamá a Perú por los navíos de aviso o los del Asiento de Negros. Otra de las razones para el rechazo del proyecto fue la condición de extranjero del príncipe de Santo Buono “aun cuando sus condiciones fueran tratables, no serían admisibles por considerar ser extranjero quien las ha propuesto”²⁴³. Este punto de vista estaba acorde con la hostilidad y el rencor que había por aquel entonces en la aristocracia madrileña hacia los italianos debido a que gozaban de alta influencia en la Corte y, por tanto, se sentían recelosos de la poderosa influencia extranjera en el gobierno.

El proyecto del Príncipe de Santo Buono no quedó en el olvido y algunos años después, el 6 de diciembre de 1719, ya con la reforma postal implantada en la península, se volvió a remitir al Consejo de Indias, concretamente al encargado de la Secretaría del

²³⁹ El cargo de secretario general de Marina e Indias se creó en 1714 por Real Cédula de 30 de noviembre ostentándolo Bernardo Tinajero de la Escalera, uno de los secretarios del Consejo de Indias. ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio; GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo Luis; VILA VILAR, Enriqueta. *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Fundación El Monte, 2003, p. 1012.

²⁴⁰ R.B. II/2875 f. 251r-269v.

²⁴¹ A.G.I., *Escribanía de Cámara*, 111B.

²⁴² A.G.I., *Casa de la Contratación*, 5459, N.160.

²⁴³ R.B. II/2875 f. 251r-269v.

Perú, Francisco de Arana²⁴⁴, para que lo examinara y evaluara pues las autoridades seguían considerando que los desórdenes y abusos en América se debían a la incapacidad de superar las vastas distancias a través de una circulación regular de las cartas. El interés particular de Bernardo Tinajero de la Escalera expuesto anteriormente se confirma con la convicción de una necesaria reevaluación de este proyecto “por personas inteligentes y, sobre todo, que no tengan interés privado en el comercio de las Indias”²⁴⁵. Sin embargo, el entrelazamiento de los intereses del Consejo de Indias con los particulares del Consulado de Indias hizo que este proyecto tampoco se aprobara.

Todos estos proyectos estaban orientados hacia una más eficaz y regular circulación de la comunicación postal entre la península y América que, según nos muestran los datos, no se cumplía como la Corona pretendía. En el siguiente gráfico (gráfico nº 1) se refleja el número de navíos de avisos y paquebotes despachados desde la península hacia distintos puertos hispanoamericanos, entre los años 1701 y 1720, es decir, desde la subida al trono de los Borbones hasta la aplicación del *Proyecto de Proyecto para galeones y flotas del Peru y Nueva España y para navios de registro, y avisos que navegaren a ambos reynos*. En este gráfico se hace visible el incumplimiento del Asiento que firmó el Consulado de Indias con la Corona en 1693 en el cual se comprometía a despachar ocho navíos al año. En ella observamos que los navíos de aviso y paquebotes que se dirigían de la península a América no sobrepasaron en todo este período los seis anuales, esta cantidad sólo se alcanzó en 1701, seguida de la de cinco embarcaciones que se despacharon en los años 1707 (cuando se materializó el proyecto del marqués de Montesacro), 1711 y 1720. En los años 1703, 1716 y 1718 se alcanzó el número de cuatro paquebotes que pretendía implantar el Príncipe de Santo Buono en su proyecto de 1713. No obstante, lo más frecuente fue el envío de dos avisos, lo que se dio en los años 1704, 1708, 1709, 1710, 1713 y 1717. Cabe señalar que, en dos años, 1712 y 1719, no se despachó ningún navío de aviso o paquebote. En la etapa analizada en este gráfico influyó el desarrollo de la Guerra de Sucesión debido a que este conflicto creó dificultades para el funcionamiento de estas embarcaciones puesto que, además de los peligros cotidianos como las enormes distancias, se enfrentaron a otros como el aumento de las capturas por el enemigo, frecuentes en tiempos de guerra.

²⁴⁴ A.G.I., *Audiencia de Filipinas*, 94, N.110.

²⁴⁵ A.G.I., *Audiencia de Lima*, 410.

Los puertos de salida de dichas embarcaciones fueron Sanlúcar de Barrameda y Cádiz, y los destinos principales fueron Veracruz en Nueva España y Cartagena de Indias en Tierra Firme, cumpliendo con los nudos comunicacionales del sistema de flotas y galeones. Aunque prevaleció el destino de Nueva España con 28 navíos de aviso y paquebotes sobre el de Tierra Firme con 23 en los años examinados. Asimismo, hallamos otros rumbos distintos como el de la fragata Don Carlos Terville que salió como navío de aviso de Cádiz a Perú por el Mar del Sur el 4 de octubre de 1705, o los de los paquebotes San Miguel y San Francisco de Asís que se enviaron desde Cádiz hacia Buenos Aires el 29 de junio de 1716 y el 4 de abril de 1717 respectivamente²⁴⁶.

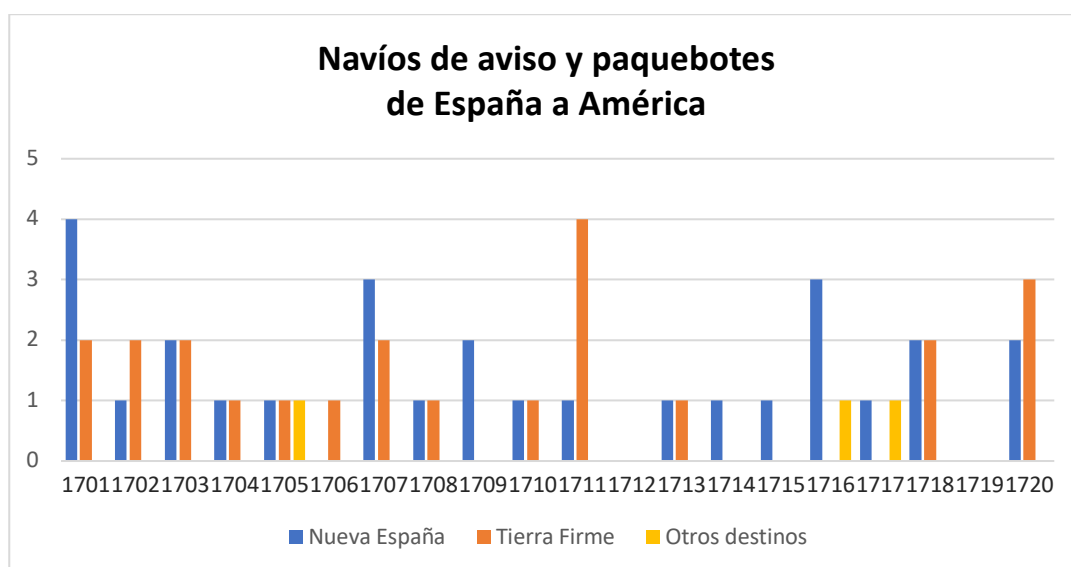


Gráfico nº 1. Navíos de aviso y paquebotes de ida (España-América) del año 1701 al 1720.

Elaboración propia. Fuente: A.G.I., *Casa de la Contratación*, 2901.

Debido a los planes frustrados, y a que el asiento con el Consulado de Indias no cumplía con las expectativas fijadas, el gobierno continuó con la ambición de reorganizar las comunicaciones postales transatlánticas. El 29 de julio de 1718 mediante Real Decreto, el rey resolvió que todos los años el Consulado de Indias despachase ocho navíos de aviso a las Indias, dos para el virreinato de Tierra Firme y de ahí al Perú, y otros dos para Nueva España, durante los meses de enero, marzo, abril y noviembre que eran considerados “los más regulares y a propósito para la navegación”²⁴⁷.

²⁴⁶ A.G.I., *Casa de la Contratación*, 2901.

²⁴⁷ A.G.I., *Indiferente General*, 542, L.2, f. 80.

Esta determinación encaminó la aprobación de la escritura del 25 de junio de 1720 en la cual el Consulado y Comercio de Cádiz se comprometía a despachar anualmente ocho navíos de avisos a América, concretamente al puerto principal de Tierra Firme, el de Cartagena de Indias, y a Veracruz en Nueva España, ambos con escala de vuelta en La Habana en fechas específicas²⁴⁸. El Consulado de Indias negoció con la Corona las condiciones de esta escritura pues en algunos puntos no lograban ponerse de acuerdo²⁴⁹. Para ello, la Corona determinó una serie de condiciones: no llevar mercaderías en los navíos sino tan sólo frutos de la tierra como se practicaba hasta entonces; la financiación debía correr a cargo mayoritariamente del Consulado; la prohibición de llevar pasajeros ni extranjeros; la obligatoriedad de entregar los pliegos del Real Servicio en América a un hombre de pliegos nombrado por el rey, y los de España al Intendente de Marina en Cádiz para que los remitiese a la Corte; en cuanto a las cartas de los particulares se entregarían al Correo Mayor de Cádiz. Por su parte, el organismo mercantil propuso que se ejecutasen cambios en los puntos impuestos por el monarca. El más destacado fue la modificación de las rutas pues los comerciantes consideraban que el aviso a Tierra Firme no tendría que detenerse en Cartagena, sino que de allí debería continuar su viaje a Portobelo para que la correspondencia pasara a Panamá y se condujera hasta Perú. El de Nueva España sería preciso que hiciera una parada en San Juan de Puerto Rico para tomar refresco y proseguir el dilatado viaje. Otro aspecto que experimentaba cambios era el de entregar la correspondencia particular al propio Consulado para que se encargase de distribuirla y recaudar sus portes. La cuestión más llamativa que planteó la institución mercantil fue que los navíos de aviso no llevaran carga de efectos, mercaderías y frutos, ni a la ida ni a la vuelta de su viaje a América, ya que consideraban que sólo debían navegar con los pertrechos y mantenimientos precisos para su viaje y manutención. Esta condición exigida por el Consulado aspiraba a evitar que los avisos no entorpecieran el sistema de Flotas y Galeones y, por tanto, afectaran al pretendido modelo de monopolio del que ellos se beneficiaban. El encargo del despacho de los avisos no solía ser del agrado del Consulado dado sus altos costes, pero se le permitía negociar con la Corona para obtener concesiones mercantiles que compensaran tales gastos. Finalmente, el rey aprobó el acuerdo con las modificaciones expuestas por el Consulado que se comprometió a

²⁴⁸ A.G.I., *Indiferente General*, 1586.

²⁴⁹ Sobre el Asiento con el Consulado de Indias para el despacho de los navíos de avisos a América véase HEREDIA HERRERA, Antonia. "Asiento con el Consulado de Cádiz, en 1720, para el despacho de avisos", en *La burguesía mercantil gaditana*. Cádiz: Instituto de estudios gaditanos. Diputación Provincial, 1975, pp. 163-170.

cumplir puntual y exactamente el acuerdo según las circunstancias y condiciones planteadas.

En paralelo a la negociación entre la Corona y el Consulado de Indias, se publicó el *Proyecto para Galeones, y Flotas de el Perú, y Nueva España, y para navíos de registros y avisos, que navegaren a ambos reynos* del 5 de abril de 1720 que formulaba las disposiciones necesarias para mantener el sistema de flotas y galeones, pero con el objetivo que fuera mejor, más regular y efectivo:

“los Galeones de Tierra Firme y Flotas de la Nueva España, y navíos de registros, y avisos para ambos reinos se despachen con frecuencia, sin que por la mala dirección en el avío de ellos se retarde la puntual expedición de su salida, y retorno a los tiempos prefinidos”²⁵⁰.

Este proyecto pretendía introducir una serie de medidas administrativas regidas por los principios mercantilistas. No obstante, seguían el marco tradicional de la regulación del comercio con América implantado por la anterior dinastía, sin llegar a suponer un cambio radical. Se trataba de establecer una mayor regularización y reglamentación que abría, sin embargo, el camino para reorganizar y revitalizar la Carrera de Indias, algo que se consideró cada vez más necesario en especial tras el desastre la Guerra de la Cuádruple Alianza. Como califican las palabras de Kuethe era “un producto de la humillante derrota militar”²⁵¹.

La promulgación del *Proyecto para Flotas y Galeones* supuso la recuperación de muchos de los privilegios del Consulado de Indias²⁵², principalmente en su rol como intermediario en el comercio, la navegación y las comunicaciones entre España y América y consolidando la protección del monopolio andaluz, ya con foco institucional central en Cádiz. Sin embargo, este proyecto no tuvo los resultados esperados y funcionó de forma irregular debido al constante incumplimiento de las prerrogativas. Algo que, incluso, se reflejaba en el margen de la normativa remitida a las autoridades americanas que expresaba,

²⁵⁰ A.G.I., *Indiferente General*, 1586.

²⁵¹ KUETHE, Allan J. “La política colonial de Felipe V y el proyecto de 1720”, en *Orbis incognitus: avisos y legajos del Nuevo Mundo: homenaje al profesor Luis Navarro García*. Huelva: Universidad de Huelva, 2007, p. 238.

²⁵² EISSA-BARROSO, Francisco A. *The Spanish Monarchy and the Creation of the Viceroyalty of New Granada (1717-1739). The politics of Early Bourbon Reform in Spain and Spanish America*, Leiden/Boston: Brill, 2017, pp. 164.

“esta ordenanza se ha observado muy mal por los virreyes, gobernadores, etc. motivo por el que muchos avisos no han podido regresar con puntualidad y de resulta se han seguido graves prejuicios al comercio como también no haber mantenido Su Majestad noticia con puntualidad y frecuencia de los dominios de América”²⁵³.

La insistencia en la mejora de las comunicaciones ultramarinas supuso que se siguieron formando proyectos como el de Carlos Brooiih quien propuso al rey, el 14 de febrero de 1736, establecer un correo marítimo por medio del despacho de paquebotes de dos en dos meses que partieran desde Cádiz a Puerto Rico, y que de allí saliesen dos balandras, una hacia Cartagena de Indias y otra a Veracruz, que a la vuelta harían escala en La Habana. Esta propuesta establecía las tarifas postales de los pliegos, y autorizaba el transporte de pasajeros, ropas y mercancías en España y en América para obtener beneficios que no sólo permitiría sufragar los gastos del giro postal, sino que favorecerían también al comercio:

“se sirva de concederles permiso para que carguen de su cuenta o de particulares cosecheros u otros en cada uno de los paquebotes...pagarán ahí los derechos que en este caso se acostumbra y han pagado los registros que de España se despachan a ese puerto”²⁵⁴.

La propuesta no se aplicó pues el giro postal siguió rigiéndose por el sistema de navíos de aviso bajo el Asiento de 1720, aunque con un alto grado de incumplimiento de la normativa, particularmente en las cuestiones de regularidad de las salidas de las embarcaciones. Así se pone de manifiesto en el siguiente gráfico (gráfico nº 2) donde se evidencia que, en todo el lapso de 1720, cuando se promulgó el *Proyecto de Flotas y Galeones*, hasta 1753, años antes de desencadenarse la Guerra de los Siete Años, el Consulado de Indias no despachó ocho navíos de aviso desde la península a América como se comprometía a hacerlo en dicho proyecto. Tan sólo alcanzo esta cifra, incluso sobrepasándola, en el año de 1731 que se despacharon 9 navíos de aviso, y casi lo consiguieron en los años 1726, 1727, 1738 y 1751 cuando remitió 7 avisos a América. La cantidad más habitual fue la de 3 navíos de aviso que se expidieron en nueve de los treinta y tres años analizados, seguida de la de 4 avisos que se repitió en cinco años. Cabe señalar

²⁵³ A.G.I., *Indiferente General*, 1586.

²⁵⁴ R.B. II/2822 f. 409r-412r.

que en tres de los años examinados (1728, 1746 y 1750) sólo se despachó una embarcación como aviso, y que en 1747 no lo hizo ninguna.

También podemos observar cómo Veracruz y Cartagena de Indias continuaron siendo puntos de unión esencial entre la península y América bajo dicho asiento, predominando esta vez el destino de Tierra Firme con 49 embarcaciones despachadas sobre el de Nueva España con 43. En el gráfico se evidencia la mayor frecuencia de navíos de aviso y paquebotes despachados a otros destinos distintos a los de Nueva España y Tierra Firme. En ellos abundaron los destinos de La Habana con 15 avisos en los años 1726, 1730, 1731, 1733, 1734, 1735, 1736, 1737, 1739, 1741, 1743, 1744 y 1749 y Buenos Aires con 9 navíos que se remitieron en los años 1721, 1726, 1731, 1737, 1740, 1748, 1751 y 1753. También aparecen los de Puerto Rico en tres ocasiones (una en 1721 y dos en 1731) y en una ocasión los de San Agustín de la Florida y Santo Domingo en 1731, Maracaibo en 1746 y Honduras en 1749. Además, en los años 1737, 1738 y 1751 se despacharon navíos de aviso con destino a otros puertos de América sin especificarlos.

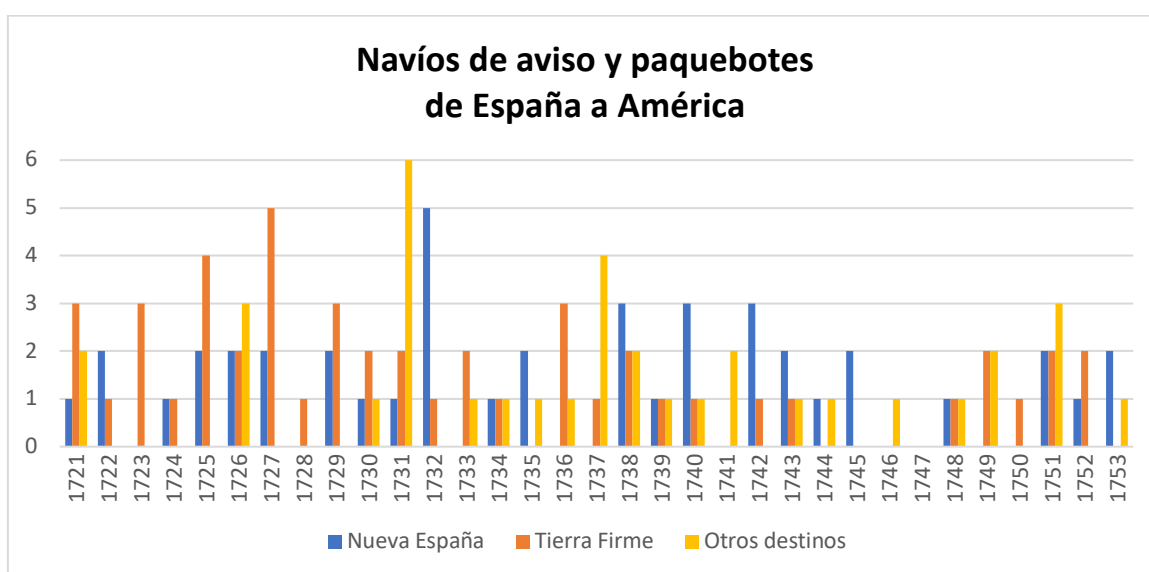


Gráfico nº 2. Navíos de aviso y paquebotes de ida (España-América) del año 1721 al 1753. Elaboración propia. Fuente: A.G.I., *Casa de la Contratación*, 2901; y A.G.I., *Consulados*, L. 358.

En definitiva, la mayoría de estos planes no se consiguieron instaurar, ya fuera por falta de capacidad material y económica para llevar a cabo una reforma estructural, o por la oposición de los intereses particulares de determinados actores. No obstante, las ideas sobre mejorar las comunicaciones postales con América no decayeron y siguieron sucediéndose en los años posteriores con el protagonismo de numerosos escritos

reformistas donde distintos agentes políticos reflexionaron sobre la importancia de mejorar el giro postal.

“El comercio es el que mantiene el cuerpo político, como la circulación de la sangre, el natural”²⁵⁵. Esta consigna del autor del *Nuevo sistema de gobierno económico para la América* reflejaba cómo el reformismo borbónico trajo consigo el concepto de economía política en el cual el intercambio mercantil se situaba en el centro del tablero de ajedrez de los poderes imperiales en el siglo XVIII. Sobre estas premisas reflexionaron los distintos pensadores políticos cuyos escritos se focalizaban en el cuidado de la mejora comercial para el progreso de los imperios. En este contexto, existió una proliferación de publicaciones socioeconómicas que repensaron la idea del imperio hispánico en clave comercial²⁵⁶.

La obra titulada el *Nuevo Sistema de gobierno económico para la América*, atribuida a Campillo²⁵⁷, defendió la idea que una adecuada circulación de la comunicación postal favorecería al comercio. En este tratado, se plasmaban las doctrinas económicas necesarias para el progreso económico español. El punto de partida era el análisis de una comparación entre los grandes beneficios que obtenían Gran Bretaña y Francia de sus posesiones americanas, y los limitados rendimientos que adquiriría España de su vasto dominio ultramarino debido a que cedía sus recursos a las potencias enemigas ya fuera legalmente, con las concesiones a Francia o a Gran Bretaña, o ilegalmente, mediante el reiterado contrabando²⁵⁸. La clave consistía, en consonancia con el concepto

²⁵⁵ CAMPILLO Y COSÍO, José del. *Nuevo sistema de gobierno económico para la América*, 1743, p. 15.

²⁵⁶ Otros ejemplos de la doctrina mercantilista de la época que situaban el comercio con Indias como eje fundamental para el progreso socioeconómico y político de España son: NAVIA OSORIO, Álvaro. *Rapsodia económico política monárquica*. Oviedo: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo, 1984 [1732]; ULLOA, Bernardo de. *Restablecimiento de las fábricas y comercio español*. Madrid: Antonio Marín, 1740; ZAVALA Y AUÑÓN, Miguel. *Representación al Rey Felipe V dirigida al más seguro aumento del Real Erario, y conseguir la felicidad, mayor alivio, riqueza, y abundancia de su Monarquía*. Madrid: Herederos de José Joaquín Martínez, 1732, y, del mismo autor, *Miscelánea económico-política*, Madrid, imprenta de Antonio Espinosa, 1749. Algunos de sus planteamientos pueden verse EN ANES Y ÁLVAREZ DE CASTRILLON, Gonzalo. *La Corona y la América del siglo de las Luces*. Madrid: Marcial Pons, 1994, pp. 16-25.

²⁵⁷ Algunos autores han subrayado la dudosa autoría de la obra *Nuevo Sistema de gobierno económico para la América* por diversas razones. Sobre esta cuestión véanse los artículos de Luis Navarro García: NAVARRO GARCÍA, Luis. “Campillo y el Nuevo sistema: una atribución dudosa”, *Temas Americanistas*, nº 2, 1983, pp. 67-84; y, “El Falso Campillo y el Reformismo Borbónico”, *Temas Americanistas*, nº 12, 1995, pp. 10-31. Incluso ciertos autores, como Stanley y Barbara Stein y Fidel Tavárez, van más allá y asignan la autoridad del texto a Melchor Rafael de Macanaz en STEIN, Stanley J. y STEIN, Bárbara H. *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*. Barcelona: Crítica, 2002, pp. 269-275; y TAVÁREZ SIMÓ, Fidel J. “La invención de un imperio comercial hispano, 1740-1765”, *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, nº 3, 2015, pp. 56-76.

²⁵⁸ BRADING, David A. *Orbe indiano. De la monarquía católica a la república criolla, 1492-1867*. México: Fondo de Cultura Económica, 1998, p. 505.

de “pacto colonial”, en extraer el máximo beneficio de sus colonias, convirtiéndolas en un potencial mercado donde comprar y vender los productos españoles, y en proveedoras de materias primas para la península. Además, este escrito valoraba que una vía para conseguir este propósito era el libre comercio bajo el cual la producción debía circular de manera libre y fluida, aunque las colonias debían estar ligadas a la metrópoli mediante una auténtica dependencia económica que generase un verdadero control sobre el comercio colonial. Este texto reflejó las ideas de la teoría del imperio comercial hispano que se extendió en numerosos escritos de distintos actores políticos durante todo el siglo XVIII²⁵⁹.

En relación con la cuestión postal, el autor veía necesario perfeccionar el correo como una de las medidas fundamentales para el gobierno de América puesto que “enfermas están de muerte América y España, aquella porque ésta no le da documentos, y ésta porque aquella no le tributa tesoros”²⁶⁰. Una fluida comunicación proporcionaría, según esta obra, el cumplimiento de las órdenes en América, así como el envío y la recepción de información puntual de los mercados americanos. Esto serviría para aumentar el comercio ultramarino que actuaría según las necesidades de los americanos, y cortaría tanto las ventajas mercantiles de las potencias extranjeras como el comercio ilícito. Consciente de ello, el autor expuso el deseo de establecer un correo más pronto y seguro a través de embarcaciones semejantes a los paquebotes ingleses que salieran de “Cádiz o Galicia para La Habana, y de aquí para Cádiz, de dos en dos meses, o de mes a mes, y con más frecuencia si se hallase necesario”²⁶¹. Además, en esta obra, Cartagena de Indias se fijaba como un puerto esencial de llegada y partida de la correspondencia, así como Veracruz y La Habana. El autor también se preocupó por la mejora de la comunicación postal en el interior de hispanoamérica. Para ello, planteó que se establecieran intendentes en América que, además de otras cuestiones administrativas, se encargaran también de la regularidad y seguridad de los correos internos. Sugirió incluso la abolición del Correo Mayor de Indias y propuso que su función pasase a la Corona,

²⁵⁹ TAVAREZ SIMÓ, Fidel José. “La invención de un imperio comercial hispano, 1740-1765”, *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, nº 3, 2015, p. 60.

²⁶⁰ Campillo y Cosío, José del. *Nuevo sistema de gobierno económico para la América. Tomo 1*, 1743, p. 4.

²⁶¹ Campillo y Cosío, José del., *Nuevo sistema de gobierno económico para la América. Tomo 2*, 1743, p. 79.

como ya había ocurrido en la península. Todo ello con el propósito de “acercarse la América a España, dos tercios más de lo que está”²⁶².

Aunque no tenemos constancia, estos planes tampoco se llevaron a cabo debido, tal vez, a la oposición de algunos personajes relevantes a los que les afectaba, tal y como decía Campillo “el que obra con los bárbaros influjos de la malicia, como su principal objeto es oponerse a la gloria que podía resultar al autor de una grande idea, mal puede aprobarla, quando su fin es enteramente destruirla”²⁶³.

Este texto, al igual que otros de la época como, por ejemplo, el de Jerónimo de Uztáriz²⁶⁴, o el de su discípulo, Bernardo de Ulloa, destacaron por sus ideas mercantilistas que evidenciaban las preocupaciones del establecimiento de una comunicación regular para un efectivo contacto comercial entre España y las Indias, y en el interior del continente americano²⁶⁵,

“Consistente en que las poblaciones grandes de la América, como situadas en distintas provincias, distando mucho las unas de las otras ... viven sin comunicación, o la tienen muy tarde por la mar, o por algunas casualidades de passar los mercaderes de unas partes a otras, sin la seguridad y alivio de los correos ordinarios, que en toda la Europa hace fáciles las noticias, de las más remotas, y desviadas naciones. De esta falta recibe el comercio de aquellos reynos no pequeño daño”²⁶⁶.

Algunos de sus planteamientos se materializaron con la creación de nuevas instituciones orientadas a un provecho económico y, la circulación generalizada de ideas políticas y económicas para la implantación de mejoras en el gobierno de los distintos estados imperiales²⁶⁷. Ahora bien, para la consecución de estos objetivos era necesario

²⁶² *Ibidem*, p. 83.

²⁶³ *Ibidem*, p. 90.

²⁶⁴ UZTÁRIZ, Jerónimo de. *Theorica y practica de comercio y de marina*. Madrid: Imprenta de Antonio Sanz, 1742.

²⁶⁵ En otros imperios, como el portugués, también se hallaron proyectos de mejora de las comunicaciones postales en la primera mitad del siglo XVIII, que sentaron las bases para la reforma postal. En este caso, Rómulo Valle Salvino examina dos planes del período de 1710 a 1745, que pretendían instaurar un servicio regular de paquebotes, que transportaran el correo entre Lisboa y los principales puertos de la América. Estos dos proyectos son: la solicitud de 1710 Manuel Alvares Nogueira para explorar navíos de correo entre Lisboa y Brasil, y la petición de concesión del mismo privilegio para el asistente de correio-mor, Francisco Peres de Sousa en 1745. VALLE SALVINO, Romulo. “Entre pontes e muros. Tentativas de implantação do correio marítimo entre Portugal e o Brasil na primeira metade do século XVIII”, *Varia Historia, Belo Horizonte*, vol. 34, nº 64, 2018, pp. 27-40.

²⁶⁶ ULLOA, Bernardo de. *Restablecimiento de las fábricas, tráfico, y comercio marítimo de España*. Madrid: Antonio Marín, 1740, p. 248.

²⁶⁷ USOZ, Javier. “Political economy and the creation of the public sphere during the Spanish Enlightenment”, en *The Spanish Enlightenment revisited*. Oxford: Voltaire, 2015, p.105.

que existiera una fluida circulación de la información para que los comerciantes estuvieran enterados del devenir de los mercados. En este punto confluyeron los intereses económicos con los sociopolíticos en la materia del sistema postal como vía del progreso económico. De manera que estos planteamientos iban dirigidos a trazar la construcción teórica del anhelado imperio comercial hispánico, cuya idea principal era sacar el máximo provecho económico de sus dominios ultramarinos a través del comercio. Este fenómeno es muy expresivo de cómo se utilizaban estas obras para trazar las estrategias sobre un ambiente intelectual y de construcción de discursos socioeconómicos y políticos.

En suma, este afán proyectista, que se extendió durante todo el siglo XVIII, giraba en torno al progreso económico con la mejora del comercio y la navegación, y veía al sistema postal como una vía necesaria de mejorar para alcanzarlo. Todos estos proyectos compartían la misma preocupación de mejorar el giro postal ultramarino para hacerlo más regular y eficaz, y, para ello, planteaban distintas soluciones que estaban orientados a remediar los problemas de la materia postal. Lo que está claro es que estos planes y proyectos conformaron los pasos previos de la reforma postal del correo en Hispanoamérica que se dio a partir de la segunda mitad del siglo XVIII.

2. EL ENTRAMADO DEL SISTEMA POSTAL PREVIO A 1764 EN TORNO A CARTAGENA DE INDIAS

2.1. EL CORREO EN EL VIRREINATO DE NUEVA GRANADA ANTES DE 1764

“El Nuevo Reino de Granada es tan dilatado y de tan difíciles caminos que cierran su correspondencia y comercio”.

Martín de Saavedra y Guzmán.
Santa Fe de Bogotá, 28 febrero 1643.
A.G.I., *Audiencia de Santa Fe*, 25.

El entramado postal del espacio neogranadino asumía la complejidad de las características particulares de su territorio que se solventaban a través del empleo de numerosos agentes y técnicas para movilizar la correspondencia en su interior. Esta multiplicidad de actores generó luchas de poder en las cuales se superponían los intereses particulares que operaban en el seno del complejo aparato de correos de la Nueva Granada en la primera mitad del siglo XVIII.

2.1.1. LA DIFICULTAD DE LAS COMUNICACIONES EN EL VIRREINATO DE NUEVA GRANADA

En el siglo XVIII, el Nuevo Reino de Granada era un espacio con dilatados territorios sin poblar con un predominante mundo rural desordenado, pobre y con escasos centros urbanos²⁶⁸. Se trataba de un territorio extenso caracterizado por sus largas distancias, disperso, debido al mosaico de regiones que lo comprendían, y poco integrado por las grandes dificultades geográficas que obstaculizaban los canales de comunicación y la composición económica entre unas regiones y otras (mapa nº 3). Las cadenas

²⁶⁸ REYES CÁRDENAS, Ana Catalina. “Corrupción, poder y abuso: el caso de los Capitanes a Guerra durante el tardío colonial en el Nuevo Reino de Granada”, *Historiela. Revista de historia regional y local*, vol. 5, nº 9, 2013, p. 50.

montañosas de las cordilleras de los Andes dominaban la topografía neogranadina y establecían las condiciones de vida de la colonia. De forma que las regiones de mayor concentración de población fueron las costeras, especialmente las del Atlántico, mientras que las del interior eran poblaciones más escasas y aisladas²⁶⁹.



Mapa nº 3 : *Terra Firma et Novum Regnum Granatense et Popayan*, 1647. Fuente: A.G.N.C., *Mapas y Planos*, Mapoteca nº 4, Ref: X-61r.

Debido a los obstáculos geográficos del interior del virreinato, el acceso era muy complicado pues las vías de penetración terrestres eran casi imposibles debido a los cambios de altitud, la enorme vegetación, etc. Esto hizo que la arteria fundamental para la conducción de bienes, personas y correspondencia fuera el Río Magdalena²⁷⁰, que nacía en el sur del territorio neogranadino y desembocaba en Cartagena de Indias a través del Canal del Dique, construido en 1650²⁷¹. Esta vía fluvial era la ruta principal de incursión

²⁶⁹ PALACIOS, Marco y SAFFORD, Frank. *Colombia, país fragmentado, sociedad dividida. Su historia*. Bogotá: Editorial Norma, 2002, pp. 16-17.

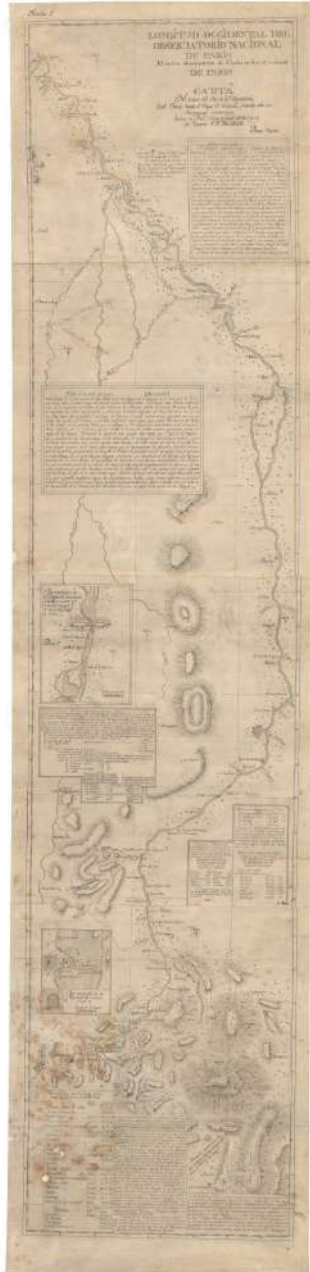
²⁷⁰ El río debe su nombre a su descubridor, Rodrigo de Bastidas, que encontró su desembocadura el día de Santa María Magdalena del año 1501.

²⁷¹ LUCENA GIRALDO, Manuel. “«Una obra digna de romanos»: El Canal del Dique, desde su apertura hasta la Independencia”, *Credencial Historia*, vol. 287, 2013.

al interior del territorio, configuraba la tierra, creaba un ámbito geográfico especial, ayudando a la vida comercial y política, y era una primordial vía de comunicación entre Cartagena de Indias y Santa Fe de Bogotá (mapa nº 4). Por consiguiente, constituía el eje fluvial de las comunicaciones entre la zona del Caribe y los pueblos y ciudades interiores del virreinato²⁷². No obstante, su navegación estaba llena de peligros y obstáculos tales como las grandes corrientes del río, sus crecientes, las sequías, los insectos, el peligro de las belicosas tribus indígenas establecidas en sus orillas, y el cambio del cauce del río que aumentaba en época de lluvias, arrollandolo todo, y se volvía más tranquilo en el período estival²⁷³. Por lo tanto, el río Magdalena se convirtió en un agente esencial para comprender procesos como las comunicaciones, el comercio y los límites territoriales. Lo que, sin duda, marcó la vida económica, política, social y cultural del territorio neogranadino.

²⁷² Durante la época colonial se intentaron llevar a cabo proyectos de rutas alternativas para el tráfico entre la capital del Reino y el litoral neogranadino, evitando el alto coste económico y laboral, y los peligros que desentrañaba el río Magdalena. Ejemplos de ello era el recorrido que iba de Santa Fe y Tunja al Golfo de Maracaibo o la ruta del Pacífico, que partía desde Panamá para internarse en la Nueva Granada. Sin embargo, por distintas razones, estos planes nunca llegaron a fraguarse, principalmente debido a intereses económicos que giraban en torno a enclaves cuyo desarrollo dependía de la actividad de sus puertos como era el caso de Honda, Mompo y Cartagena. Véase SERRERA, Ramón María. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*. Barcelona: Lunwerg, 1992, pp. 100-104.

²⁷³ BORREGO PLÁ, María del Carmen. “Cartagena de Indias y el Río Magdalena: una cultura anfibia en el quinientos”, *Boletín de Historia y Antigüedades*, vol. XCIV, nº 836, 2007, p.41.



Mapa nº 4: *Carta del curso del río de la Magdalena desde Honda hasta el Dique de Mahares, formada sobre las observaciones astronómicas hechas en abril, mayo y junio de 1801*, por Alexander von Humboldt.

Fuente: Biblioteca Banco de la República de Colombia (en adelante BBRC), *Cartografía Histórica*.

Otro río que funcionó también como un medio de comunicación relevante en el territorio neogranadino fue el río Cauca que actuó como eje longitudinal orientado hacia Mompox. Esta vía fluvial seguía el denominado Camino de Occidente, que articulaba centros mineros y agrícolas, cuyo punto fundamental fue Santa Fe de Antioquía que se

comunicaba con la ciudad de Calí y de ahí por vía terrestre se daba salida al Pacífico por donde se sacaban productos y pasajeros²⁷⁴.

El uso del recurso fluvial como principal medio de comunicación no era algo excepcional de este territorio, sino que se dio también en otros espacios coloniales. Fue el caso, por ejemplo, de los ríos Paraná y Paraguay que conformaron el eje de comunicación en el virreinato del Río de la Plata²⁷⁵; o de los ríos de Norteamérica, el Mississippi que fue primordial para comunicar la Alta y la Baja Luisiana durante el dominio español²⁷⁶, y el San Lorenzo que actuó como ruta para los comerciantes de Montreal y Quebec por el cual enviaban sus cartas a Nueva York o Halifax para que fueran despachadas desde allí a Gran Bretaña. Estas vías fluviales también contaban con obstáculos naturales difíciles de solventar. Fue el caso, por ejemplo, del río San Lorenzo que en el período invernal se encontraba cubierto de hielo y cerrado a la navegación y, por lo tanto, el despacho del correo debía de buscar otras alternativas para alcanzar su ruta²⁷⁷.

El transporte fluvial por el río Magdalena se solía hacer a través de unas embarcaciones construidas con madera conocidas como champanes que eran manejadas por los denominados bogas²⁷⁸, base laboral del transporte por el río cuyo centro monopolizador se hallaba en Mompox²⁷⁹, que, como hemos señalado, contaba con una ubicación estratégica en la ruta que conectaba el Caribe con el interior neogranadino. Los conductores o bogas, término que proviene del verbo bogar que designaba el oficio de

²⁷⁴ Sobre el río Cauca véase LÓPEZ DOMÍNGUEZ, Luis Horacio. “El Cauca, un río desenfrenadamente rauda”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, vol. XLVII, n° 84, 2013, pp. 116-152.

²⁷⁵ PAREDES, Isabel. “La carrera del Paraguay a finales del siglo XVIII”, *América Latina en la historia económica*, vol. 21, n° 1, 2014, pp. 66-91.

²⁷⁶ FERNÁNDEZ-SHAW, Carlos M. “Las vías de comunicación en la Norteamérica española”, en *Caminería Hispánica: actas del III Congreso Internacional de Caminería Hispánica celebrado en Morelia (Michoacán)*, México, 1996, p. 608.

²⁷⁷ ARNELL, J.C. *Transatlantic mail to and from British North America from early days to U.P.U.* Hamilton: J.C. Arnell, 1996, p. 5.

²⁷⁸ El nombre de dichas embarcaciones se asociaba al árbol con el que se construía la embarcación (champakada). Estos siguieron los modelos asiáticos, concretamente de China y Japón, y fueron introducidos como medio de navegación en el Magdalena a mediados del siglo XVI. Eran canoas de 15 varas de largo o más, 2 de ancho y un metro de profundidad, y cubiertas en forma de arco donde se colocaban la carga y los pasajeros. El champán era impulsado por las bogas, más o menos una docena, que se ayudaban de sus remos para la navegación. GÓMEZ PICÓN, Rafael. *Magdalena Río de Colombia*. Bogotá: Ediciones Tercer Mundo, 1983, p. 345.

²⁷⁹ BORREGO PLÁ, María del Carmen. “Mompox y el control de la boca del Magdalena”, *Temas Americanistas*, vol. 4, 1984, pp. 1-3.

remar, fueron en un principio indígenas²⁸⁰ pero, debido a las duras condiciones de trabajo a las que fueron sometidos los indios dentro de la boga, y a las malas condiciones de la ruta fluvial, comenzó a utilizarse por necesidad la mano de obra esclava hasta acabar por sustituirse los indios por los esclavos negros hacia finales del siglo XVI e inicios del XVII²⁸¹. Esto mismo ocurrió en otros sectores, como en el minero, lo que hizo que durante los siglos XVII y XVIII se desarrollase en algunas regiones neogranadinas una sociedad de base sustancialmente afroamericana. Por tanto, la correspondencia solía transportarse a través del río Magdalena mediante champanes, piraguas o canoas lo más ligeras posibles que constituyeron los principales medios de transporte fluvial en la Nueva Granada hasta bien entrado el siglo XIX cuando se sustituyeron por barcos de vapor²⁸² (imagen n° 3).

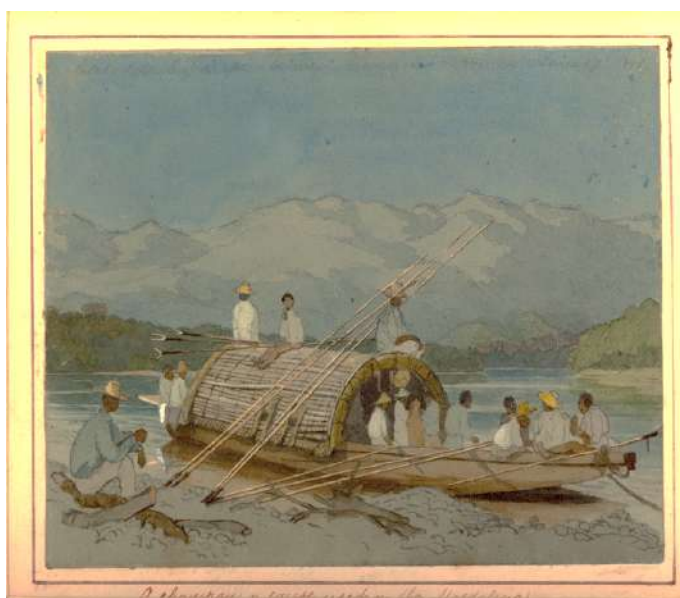


Imagen n° 3: *El champán del Magdalena*, por Edward Walhouse Mark, 1845. Fuente: B.B.R.C.

“El Nuevo Reyno de Granada es tan dilatado y de tan difíciles caminos que cierran su correspondencia y comercio”²⁸³. Esta descripción realizada en 1643 por el presidente de la Real Audiencia de Santa Fe, Martín Saavedra y Guzmán, pone en evidencia cómo

²⁸⁰ El estímulo de los bogas, mayoritariamente indios, en el río Magdalena podía ser por libre voluntad o por obligación de los encomenderos. YBOT LEÓN, Antonio. *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada (Cartagena-Santa Fe, 1588-1798)*. Bogotá: Editorial A B C, 1952, p. 39-42.

²⁸¹ PEÑAS GALINDO, David Ernesto. *Los bogas de Mompox. Historia del zambaje*. Colombia: Tercer Mundo Editores, 1988, p. 9.

²⁸² POSADA CARBÓ, Eduardo. “Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana del siglo XIX”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, vol. 26, n° 21, 1989, p. 4.

²⁸³ A.G.I., *Audiencia de Santa Fe*, 25, R.3, N.43, f.1r.

las comunicaciones entre los distintos lugares de la Nueva Granada dependían en exceso de la superación de los obstáculos geográficos que se encontraban en el relieve, tales como cadenas montañosas de gran altura, selvas, desiertos, etc.; y de las dificultades climáticas debido a la gran diversidad de microclimas del territorio neogranadino. Todo ello incidía considerablemente en los itinerarios de los correos que continuamente tenían retrasos, pérdidas y deterioros de la correspondencia²⁸⁴.

De manera que la correspondencia oficial que debía comunicar Santa Fe de Bogotá, sede de la Real Audiencia desde 1550, con la península tenía que sortear una serie de sinuosos caminos llenos de obstáculos geográficos y climáticos por donde los conductores de correos habrían de hacer el recorrido de Santa Fe a Honda a pie o a mula²⁸⁵, por caminos de herradura o senderos. En Honda tomaban una embarcación con la cual navegaban por semanas, a veces, incluso meses, a través del Río Magdalena hasta Cartagena de Indias donde después los navíos tendrían que cruzar el océano Atlántico para establecer la comunicación con la península. Todo este recorrido se hacía de forma irregular y tardaba varios meses en completarse, lo que le daba al sistema postal un carácter arduo y pausado. Solía ocurrir que en el trayecto de ida y vuelta de Cartagena a Santa Fe se tardase casi el mismo tiempo, o incluso más, que el de Cartagena de Indias a la Península, además de que era mayor el riesgo que experimentaba la correspondencia en el interior neogranadino que por vía marítima. Sin embargo, los procesos comunicativos existieron y la región estaba interconectada, aunque estos fueron lentos, incómodos y arriesgados. De hecho, durante la época colonial, sobre todo a partir del siglo XVIII, circuló una enorme cantidad de correspondencia que en la actualidad descansa en los repositorios documentales de todo el mundo.

Todo ello refleja la enorme influencia que tuvo el medio geográfico en el discurrir de la comunicación postal en el Nuevo Reino de Granada, pero también en los aspectos políticos, sociales y económicos de este territorio. Estas mismas realidades geográficas

²⁸⁴ GROOT, Ana María (ed.). *Trayectoria de las Comunicaciones en Colombia. Tomo I*. Bogotá: Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, 2009, p. 23-29.

²⁸⁵ El transporte del correo, de mercancías y pasajeros se solía hacer a lomo de mula, aunque con frecuencia se emplearon a porteadores, debido a que la mayoría de los caminos del territorio neogranadino eran de herradura, convirtiéndose la mula en el principal medio de transporte. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cauca*, Tomo 1, Documento 23, 1751. Sobre los mecanismos de conducción de información y bienes en la época colonial, véase CASTILLERO CALVO, Alfredo. “Los transportes y las vías de comunicación en Hispanoamérica” en *Historia general de América Latina*, vol. 3, tomo 1. Madrid: Trotta, 1999, pp. 370-373; FERRO MEDINA, Germán. *A lomo de mula*. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 1994; y, SERRERA, Ramón María. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*. Barcelona: Lunwerg, 1992, pp. 106.

fueron las que impidieron la emergencia de una ciudad y una región dominante en el territorio neogranadino, lo que llevó a divisiones y especializaciones regionales en cuestiones económicas, sociales y políticas debido al clima y al relieve que fueron los principales elementos diferenciadores en cuanto a productos característicos de cada zona²⁸⁶.

La economía en Nueva Granada en el siglo XVIII se movió alrededor de dos ejes principales: la agricultura, diversificada debido a la variedad de climas, altitud y calidad de los suelos, que estaba ligada a la subsistencia y a los mercados domésticos afectados por los impuestos y por la competencia exterior; y la economía minera, que suponía un gran porcentaje de sus exportaciones y fue un sector que impulsó el desarrollo económico en otros campos como el comercio, la agricultura y la ganadería²⁸⁷. La actividad minera se focalizaba concretamente, en la minería del oro, emplazada especialmente en las regiones del Chocó, Antioquia y Popayán. Esta actividad constituía un eslabón importante para la relación colonial debido a que el oro financiaba el comercio con la península y estimulaba el comercio internacional a través de los puertos del Caribe, principalmente Cartagena de Indias y constituía, además, una importante fuente de ingresos para la Real Hacienda. Estos aspectos se plasmaron de forma reiterada en las relaciones de mando y de gobierno de los virreyes de Nueva Granada²⁸⁸, donde se reflejaba la dependencia económica que existía con la minería. Tal y como se manifiesta en la *Relación del estado del virreinato de Santa Fe que hace el excelentísimo señor don Pedro Messía de la Zerda a su sucesor el excelentísimo señor don Manuel Guirior* en 1772 que se transcribe en el libro de Gabriel Jaramillo Giraldo:

“la labor de las minas, particularmente de oro, por ser éstas las que sostienen y nutren el cuerpo político del virreinato de Santafé, que, careciendo de frutos comerciables, no porque dejen de abundar muy estimables, sino por falta de extracción y comercio, se reduce toda su substancia al oro que sale de sus minas anualmente”²⁸⁹.

²⁸⁶ JARAMILLO URIBE, Jaime. “La economía del Virreinato (1740-1810)”, *Historia economía de Colombia*. Bogotá: Siglo XXI Editores, 1978.

²⁸⁷ MCFARLANE, Anthony. *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Bogotá: Banco de la República/El Ancora Editores, 1997, pp. 72.

²⁸⁸ Las relaciones de mando de los virreyes de la Nueva Granada se muestran transcritas en distintas obras: GIRALDO JARAMILLO, Gabriel. *Relaciones de mando de los virreyes de la Nueva Granada. Memorias económicas*. Bogotá: Banco de la República, 1954; y, el libro más reciente, ALAMEDA OSPINA, Raúl y JARAMILLO URIBE, Jaime. *Virreyes y funcionarios neogranadinos ante las reformas borbónicas (1792-1818)*. Bogotá: Academia Colombiana de Ciencias Económicas, 2014.

²⁸⁹ GIRALDO JARAMILLO, Gabriel. *Relaciones de mando de los virreyes de la Nueva Granada. Memorias económicas*. Bogotá: Banco de la República, 1954, p. 58.

No obstante, cabe subrayar que este sector minero no era comparable al de los virreinos del Perú y Nueva España puesto que la minería neogranadina era generalmente de baja productividad ya que se solía situar en regiones de poca población, con tecnología muy rudimentaria y con escasa fuerza laboral. A lo que se le unía la dispersión de la población, las dificultades de los caminos, los costosos transportes internos y la pequeña escala de colonización. Todo ello supuso que el crecimiento económico fuera muy limitado y que este virreinato se caracterizase por la escasa integración económica regional²⁹⁰. De manera que el comercio interregional era relativamente escaso debido a las deficiencias de comunicación y transporte. Sin embargo, a pesar de estos obstáculos, sí existió un intercambio de mercancías y productos de la agricultura y la ganadería entre las zonas agrícolas, manufactureras y ganaderas a través de una extensa red de caminos terrestres y vías fluviales. Estos intercambios interregionales, aunque débiles, impulsaron al desarrollo de líneas de comunicación regular entre las regiones americanas. Los principales productos agrícolas fueron el cacao, el añil, el trigo, el azúcar, mieles, y conservas; y, en cuanto a los ganaderos, había un tráfico intercolonial centrado en la carne salada²⁹¹. Además, dos bienes fueron muy valorados y su venta estuvo a cargo del monopolio estatal: el tabaco y la sal²⁹². Este comercio interior neogranadino era de pequeña escala y no estimuló un crecimiento dinámico, sino que requería del impulso del comercio exterior para propiciar cierto progreso económico. Aunque no siempre era así porque, a veces, este tráfico mercantil exterior ayudaba más a agudizar la fragmentación del interior y no a fomentar su integración. Algo que no ocurrió hasta bien entrado el siglo XVIII²⁹³.

En las relaciones de mando también se describía el mal estado de la agricultura, la ganadería, las manufacturas, el comercio interior y la dependencia de éste del exterior. Como señalaba en 1772 Francisco Antonio Moreno y Escandón:

“Ningún comercio activo disfruta este reino, pues su subsistencia consiste en el oro que se saca de sus minas sin giro, expendio ni salida de sus frutos y algunas manufacturas. Su provisión de mercaderías, mercerías y géneros llamados de Castilla depende de los

²⁹⁰ MCFARLANE, Anthony. *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio Borbón*. Bogotá: Banco de la República/El Ancora Editores, 1997, pp. 150-151.

²⁹¹ Sobre la alimentación en el Nuevo Reino de Granada véase SALDARRIAGA, Gregorio. *Alimentación e identidades en el Nuevo Reino de Granada, siglos XVI y XVII*. Bogotá: Universidad del Rosario, 2011.

²⁹² SOJO, José Raimundo. *El comercio en la historia de Colombia*. Bogotá: La Cámara de Comercio de Bogotá, 1970, p. 11.

²⁹³ PALACIOS, Marco y SAFFORD, Frank. *Colombia, país fragmentado, sociedad dividida. Su historia*. Bogotá: Editorial Norma, 2002, pp. 28.

registros del comercio de Cádiz a la Plaza de Cartagena de donde van al interior del reino, causando costos en derechos y conducción, en tanta decadencia, que son muy raros los que disfrutan alguna utilidad y menos los que medran en la carrera”²⁹⁴.

En este plano es importante señalar que eran los mercaderes extranjeros los que tenían mayor peso en el comercio neogranadino ya que se llevaban la mejor parte de sus mercados y caudales²⁹⁵. El comercio ilícito constituyó la base económica de la sociedad neogranadina del período colonial y el contrabando semi-oficializado estaba firmemente implantado en Nueva Granada con rutas constituidas, complicidad oficial y mercados estables. A pesar de los numerosos esfuerzos por parte de la Corona por limitar las actividades ilícitas, estaba lejos de ejercer un monopolio efectivo sobre el comercio exterior neogranadino y no fue capaz de poner coto de manera efectiva al contrabando, o tampoco le interesaba como ha demostrado el historiador Zacarías Moutoukías para el caso del Río de la Plata durante la segunda mitad del siglo XVII²⁹⁶.

El deseo de relanzar el comercio neogranadino, de incentivar la explotación de los recursos de la región y de recuperar el control de los recursos de sus territorios ultramarinos hicieron que la Nueva Granada se viera afectada por los esfuerzos de reformas propulsadas por la monarquía borbónica que impactaron en la región, alterando sus sistemas económicos y administrativos²⁹⁷. Sin embargo, la puesta en marcha de estas políticas comerciales no logró los resultados esperados y el comercio de productos agrícolas y de materias primas siguió siendo de corto alcance, dependiendo en gran parte la economía neogranadina de las remesas de oro.

Por lo tanto, el virreinato de la Nueva Granada no se benefició plenamente de todas estas reformas económicas y fiscales que no lograron repercutir de forma eficaz en el desarrollo de su economía debido a que los recaudos de las Cajas Reales iban destinadas a pagar los sueldos de los funcionarios, a sostener la defensa de la plaza de Cartagena de Indias, y a financiar las guerras de la monarquía hispánica. A ello hay que unirle los continuos fraudes que se producían y la corrupción ligada estrechamente a los agentes de

²⁹⁴ B.N.E., *Manuscritos*, MSS/3118.

²⁹⁵ MCFARLANE, Anthony. *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Bogotá: Banco de la República/El Ancora Editores, 1997, pp. 157.

²⁹⁶ MOUTOUKÍAS, Zacarías. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.

²⁹⁷ MCFARLANE, Anthony. *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Bogotá: Banco de la República/El Ancora Editores, 1997, p. 156.

la monarquía²⁹⁸, lo que imposibilitaba que este dinero fuera dedicado al crecimiento económico de la Nueva Granada. A pesar de ello, en general, el comercio interno y el externo crecieron en el siglo XVIII, junto con la producción minera y agrícola.

Según Anthony McFarlane, el territorio de la Nueva Granada no tenía demasiadas posibilidades de desarrollo debido a varias causas. La primera de ellas era la dispersión de su población y una amplia concentración demográfica en el interior del país donde el acceso a los mercados exteriores era lento, costoso e irregular; la segunda se debía a que las restricciones normativas al comercio legal con extranjeros privaron a los agricultores de vender sus productos al mercado exterior, a pesar de que lo hacían ampliamente por las vías informales de contrabando; y, la tercera era causada por todas las limitaciones mercantilistas que imponía la Corona, aunque las últimas investigaciones han relativizado de manera clara este aspecto, y que perjudicaban en demasía a los mercados domésticos²⁹⁹. El problema de raíz para el crecimiento económico de este territorio fue la incapacidad de aprovechar el flujo del comercio, algo que sí hacían los contrabandistas.

Todo ello hizo que, a pesar de los favorables recursos naturales del espacio neogranadino, éste contara con problemas económicos y financieros para costear los gastos de gobierno y defensa. Por lo que dependía considerablemente de los subsidios del Perú, e incluso a veces de Nueva España³⁰⁰. Esta falta de ingresos continuaba debilitando el impulso comercial de la Nueva Granada.

En este contexto, Nueva Granada se convirtió en un escenario para implantar las políticas reformistas centradas en el mejoramiento de los rendimientos de la economía, la administración y el gobierno colonial desde los primeros años del siglo XVIII. A partir de entonces se abrió un camino de numerosos proyectos reformistas en el territorio neogranadino bajo el gobierno borbónico que, no obstante, fueron discontinuos e ineficaces en su mayoría y con diferentes grados de intensidad y de éxito. Además, estos pretendidos cambios se encontraron con fuertes reacciones locales que actuaban como determinantes en el diseño, la modificación y la aplicación de las medidas; y, recordaban a la Corona los límites de su autoridad en la práctica.

²⁹⁸ SOLER, Luisa Consuelo. *El Reformismo Borbónico en América. El caso de la Nueva Granada. Siglo XVIII*. Tunja: Serie Historia y Ciencias Sociales, 2002, p. 123.

²⁹⁹ MCFARLANE, Anthony. *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Bogotá: Banco de la República/El Ancora Editores, 1997, pp. 187.

³⁰⁰ FISHER, John; KUETHE, Allan; y MCFARLANE, Anthony. *Reform and Insurrection in Bourbon New Granada and Peru*. Louisiana: Louisiana State University Press, 1990, p. 2.

El 27 de mayo de 1717, Felipe V expidió una Real Cédula por la cual creó el Virreinato de Nueva Granada³⁰¹, uniendo la Real Audiencia de Quito, la Capitanía General de Venezuela y la Audiencia de Santa Fe en una nueva unidad administrativa en forma de reino³⁰². Esta fundación respondía a la política borbónica de reorganización territorial y administrativa. Sus principales objetivos eran terminar con los desórdenes locales entre las distintas autoridades³⁰³, y la defensa del territorio, especialmente de las ciudades costeras del Atlántico como Cartagena de Indias. Estos propósitos venían reflejados en el decreto del 21 de octubre de 1718³⁰⁴. Documento en el que se percibía la ausencia efectiva de la autoridad real en este espacio y que establecía la conformación de este virreinato con capital en Santa Fe de Bogotá.

Esta decisión acarreó oposiciones y discrepancias en torno distintos temas, entre ellos, la ubicación de la capital del virreinato. Por un lado, los que apostaron por situar la capital en Cartagena de Indias, centro económico fundamental para el virreinato, pero también sede del Tribunal de la Inquisición y del ejército. Según las élites cartageneras, la localización de la capital en Cartagena traería mejoras en la defensa de los puntos costeros de Portobelo a Caracas, en el control del contrabando, en el aumento de los ingresos y favorecería a los comerciantes. Por otro lado, los que defendían la idea de mantener en Santa Fe la capital, debido a que en dicha urbe se hallaban las principales instituciones administrativas, judiciales y educativas desde la ubicación de la Audiencia de Santa Fe en el siglo XVI. Esta disputa se debía a que ambas ciudades eran conscientes de los beneficios que podrían derivarse de la implantación de la corte virreinal,

³⁰¹ Hasta ese momento, existían dos virreinos en la América Hispánica: el de Nueva España, creado en 1535 y, el del Perú creado en 1542. El gobierno del extenso territorio neogranadino estuvo regido por la Real Audiencia de Santa Fe que dependía en las tareas de administración civil y de justicia del virreinato del Perú.

³⁰² BECKER, Jerónimo y RIVAS GROOT, José María. *El Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII*. Madrid: Imprenta del Asilo de Huérfanos del S.C. de Jesús, 1931, pp. 68-73; GARRIDO CONDE, María Teresa. “La primera creación del virreinato de Nueva Granada”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 21, n° 1, 1964, pp. 25-144; y, EISSA-BARROSO, Francisco A. *The Spanish Monarchy and the Creation of the Viceroyalty of New Granada (1717-1739). The politics of Early Bourbon Reform in Spain and Spanish America*. Leiden/Boston: Brill, 2017, pp. 14-15.

³⁰³ Situación que se reflejó, por ejemplo, en los desacuerdos y enemistades entre el que era presidente de la Audiencia de Santa Fe a partir de 1712, Francisco de Meneses Bravo de Sarabia, y los oidores de dicha institución, Vicente Aramburu, Mateo Yepes y Manuel Zapata, debido a intereses personales. Véase EISSA-BARROSO, Francisco A. “La Nueva Granada en el sistema de Utrecht: Condiciones locales, contexto internacional, y reforma institucional”, en *Resonancias Imperiales. América y el Tratado de Utrecht de 1713*. México: Historia Económica, 2015, pp. 49-58.

³⁰⁴ A.G.I., *Audiencia de Santa Fe*, 542, n. 263.

especialmente del acceso directo de las élites locales al virrey, lo que les permitiría aumentar su estatus político, social y económico³⁰⁵.

La creación de este virreinato estuvo colmada de inconvenientes y esta institución tuvo que ser suprimida en 1723³⁰⁶. Esto generó que los esfuerzos de la Corona por fortalecer su autoridad política en la Nueva Granada se vieron en gran parte frustrados. Aprovechando la consulta del rey sobre qué ciudad debía ser la capital del virreinato, si Santa Fe o Cartagena de Indias, el Consejo de Indias recomendó la supresión del virreinato, alegando que no había alcanzado los objetivos deseados pues no había logrado poner fin al desorden local, ni detener el fraude, ni aumentar los ingresos. Por lo que lo más conveniente era, según el Consejo de Indias:

“que se estableciese el gobierno como estaba antes, gobernándose por un Presidente Gobernador, y Capitan General en la forma que disponen las Leyes, y con la autoridad que residía en el empleo, sin que se rigiese aquel reyno por la autoridad de virrey, quando no se tiene por precisa, para mantener en paz, y justicia a aquellos Reynos, Provincias, y Costas, como lo ha manifestado la experiencia de tantos años como han corrido desde su creación y origen, y el poco o ningún remedio que se ha reconocido con la creación de virrey, sin aumento de caudales, ni averse podido evitar los fraudes, y algunos desordenes que se han ocasionado, siendo muy poco el fruto que se ha seguido de la erección de virrey”³⁰⁷.

Sin embargo, las razones expuestas por el Consejo de Indias eran excusas que ocultaban las verdaderas causas de esta supresión que se debían a motivaciones políticas incentivadas por el Consejo de Indias en su lucha por recuperar el poder perdido con la creación de este virreinato pues la Corona le había dejado fuera de esta decisión al llevar a cabo este procedimiento por la vía reservada³⁰⁸. Estos planteamientos estaban en

³⁰⁵ EISSA-BARROSO, Francisco A. *The Spanish Monarchy and the Creation of the Viceroyalty of New Granada (1717-1739). The politics of Early Bourbon Reform in Spain and Spanish America*. Leiden/Boston: Brill, 2017, pp. 20.

³⁰⁶ Sobre la creación, supresión y restauración de la institución virreinal en el Nuevo Reino de Granada véase MAQUEDA ABREU, Consuelo. *El virreinato de Nueva Granada (1717-1780). Estudio institucional*. Ciudad Real: Ediciones Puertollano, 2007.

³⁰⁷ “Infórmese si conviene que subsista o que se suprima, dejando el gobierno de aquellas provincias como estaba anteriormente”. A.H.N., *Códices*, L.755, n. 13.

³⁰⁸ La vía reservada fue creada por el rey Felipe V para fortalecer una línea jerárquica de comunicación por la que circulaban las órdenes hacia los gobernadores en América con un mayor carácter militar. Sobre este aspecto de la vía reservada véase GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. “La Nueva Tramitación de los Asuntos Indianos en el Siglo XVIII: de la Vía de Consejo a la Vía Reservada”, en *El Gobierno de un Mundo: Virreinos y Audiencias en la América Hispánica*. Cuenca: Universidad de Castilla-la Mancha. 2004, pp. 203-250.

consonancia con la política reformista de Alberoni quien pretendía reducir el poder y autoridad de las instituciones tradicionales de gobierno como los Consejos³⁰⁹.

De manera que la supresión del virreinato fue en gran parte el resultado de los cambios en la escena política de Madrid, y no tanto de la mala administración y las deficiencias personales del virrey Villalonga, obsesionado por las ceremonias y acusado de contrabando, como tradicionalmente ha expuesto la historiografía³¹⁰. No obstante, estas rivalidades de la corte en Madrid tuvieron en cuenta las preocupaciones locales. Por tanto, la creación y la supresión del virreinato respondieron al resultado de luchas internas en la corte de Madrid donde había voces tanto a favor como en contra de esta medida. Aunque, estas voces a menudo fueron manipuladas al servicio de los intereses de las facciones en disputa en la corte³¹¹. Esto muestra cómo el éxito o fracaso de las reformas borbónicas estaban condicionados a las tensiones imperiales y locales en su pugna por el poder.

En 1737 se inició un proceso de restauración del virreinato de Nueva Granada que culminó en 1739 cuando quedó restablecido de forma definitiva a través de la Real Cédula de 20 de agosto promulgada por Felipe V³¹². Según Anthony McFarlane, las razones aducidas para ello fueron no sólo el deseo de reforzar la autoridad real sobre la región y reducir la autonomía de las élites locales, sino también la búsqueda de estimular y enderezar la economía incentivando políticas favorables al desarrollo de la agricultura, la minería y el comercio, acrecentando los ingresos y fortaleciendo el territorio frente al comercio extranjero y el contrabando, tal y como sucedió con el primer intento de creación del virreinato³¹³. Medidas que estaban en línea con el amplio programa de

³⁰⁹ EISSA-BARROSO, Francisco A. “El Abate, el Consejo y el virreinato: la política cortesana y la primera creación del virreinato de Nueva Granada (1717-1723)”, en *España y América en el Bicentenario de las Independencias. I Foro Editorial de Estudios Hispánicos y Americanistas*. Castellón: Publicaciones de la Universitat Jaume I, 2012, pp. 293-314.

³¹⁰ GARRIDO CONDE, María Teresa. “La primera creación del virreinato de Nueva Granada”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 21, nº 1, 1964, pp.25-144; FISHER, John; KUETHE, Allan y MCFARLANE, Anthony. *Reform and Insurrection in Bourbon New Granada and Peru*. Louisiana: Louisiana State University Press, 1990, p. 4; y, MCFARLANE, Anthony. *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Bogotá: Banco de la República/El Ancora Editores, 1997, pp. 167-169.

³¹¹ EISSA-BARROSO, Francisco A. *The Spanish Monarchy and the Creation of the Viceroyalty of New Granada (1717-1739). The politics of Early Bourbon Reform in Spain and Spanish America*. Leiden/Boston: Brill, 2017, pp.3-4.

³¹² CONDE CALDERÓN, Jorge. “Reformas Borbónicas y Reordenamiento del espacio en el Nuevo Reino de Granada. El caso de la Provincia de Cartagena en el siglo XVIII”, *Historia Caribe*, vol. 1, nº 1, 1995, p. 5.

³¹³ MCFARLANE, Anthony. *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Bogotá: Banco de la República/El Ancora Editores, 1997, p. 297.

políticas reformistas de la década de 1740 que perseguían promover el desarrollo económico de las provincias del imperio. La situación geopolítica europea influyó en esta decisión que tenía una relación directa con el estallido de la guerra del Asiento o la guerra de la Oreja de Jenkins que apremió la urgencia de enviar un nuevo virrey a la Nueva Granada para defender la costa caribeña ante tal amenaza³¹⁴.

En el virreinato de la Nueva Granada³¹⁵, a los virreyes les correspondía diseñar un orden que se ajustara al proyecto político borbónico para poder llevar a la práctica las medidas reformistas en este territorio y constituirse como el brazo ejecutor del reformismo borbónico en la Nueva Granada cuya labor consistiría en delinear, modificar, controlar y centralizar dichas disposiciones. Los virreyes debían preocuparse por reorganizar la Hacienda Pública para hacer más eficaz la recaudación de impuestos a través de rentas estancadas como las de tabacos y aguardientes; cuidar los asuntos de orden público, sobre todo los relacionados con la defensa de las fronteras, las reducciones indígenas y la lucha contra el contrabando; supervisar la administración de justicia; potenciar la economía, especialmente el comercio y la minería; impulsar el desarrollo de obras públicas y la mejora de las comunicaciones exteriores e interiores del virreinato³¹⁶. No obstante, en la mayoría de las ocasiones, sus alcances fueron parciales y, a veces, esporádicos.

³¹⁴ La Guerra de la Oreja de Jenkins se inició con un hecho aparentemente nimio sucedido ocho años antes. Un capitán de un navío mercante inglés, llamado Robert Jenkins, se presentó en el año 1739 con un frasco que contenía su oreja cortada ante el parlamento británico para quejarse de los abusos de guardacostas españoles en las costas del Caribe. En realidad, este hecho exponía las tensas relaciones en el Caribe entre ambas potencias desde la firma del tratado de Utrecht. Para saber más sobre este conflicto bélico, véase CERDA CRESPO, Jorge. *Conflictos coloniales: La guerra de los Nueve Años*. Alicante: Universidad de Alicante. Servicio de Publicaciones, 2010.

³¹⁵ Bajo la jurisdicción del virreinato de Nueva Granada se hallaban las gobernaciones de Santa Fe, Popayán, Antioquia, Cartagena, Santa Marta, Río Hacha, Los Llanos, Chocó, Neiva y San Juan Girón; y los corregimientos de Tunja, Zipaquirá, Ubaté, Guaduas y Mariquita. La organización eclesiástica giraba en torno a su arzobispado que aglutinaba los obispados de Cartagena, Santa Marta y Popayán.

³¹⁶ SOLER, Luisa Consuelo. *El Reformismo Borbónico en América. El caso de la Nueva Granada. Siglo XVIII*. Tunja: Serie Historia y Ciencias Sociales, 2002, p. 88.

2.1.2. EL CORREO EN NUEVA GRANADA ANTES DEL SIGLO XVIII

Uno de los mayores intereses de las autoridades locales hispanoamericanas era efectuar una comunicación eficaz entre los distintos territorios del espacio de la Nueva Granada. Esta idea de las mejoras de las comunicaciones postales se vio impulsada con la creación del virreinato neogranadino a partir del siglo XVIII. Sin embargo, en los siglos anteriores, también se pretendía garantizar la circulación de la información en un espacio complejo y fragmentado como el recién creado reino de Nueva Granada. Por ello, los actores sociales ideaban distintas estrategias y movilizaban a varios agentes para hacer posible el flujo de comunicación de la mejor manera posible.

En la etapa precolonial, las diversas comunidades indígenas ya estaban comunicadas entre sí a través de múltiples formas de interacción y de redes de caminos tanto terrestres como fluviales³¹⁷. Ríos como el Magdalena ya funcionaban como vía esencial de circulación y conformaron un mosaico de distintos sistemas de comunicación que se orientaban sobre todo a los intercambios económicos³¹⁸. A pesar de que existía cierta interconexión entre algunos territorios, la extensión, importancia y características de tales caminos no son muy conocidos. En gran medida, los problemas derivaban de la inexistencia de una red de comunicaciones centralizada y jerarquizada en el territorio, como ocurría en otros espacios. Por ejemplo, el imperio maya contaba con una red de postas que proporcionaban circuitos de conexión mediante puntos de recambio equidistantes y flujo constante de mensajeros³¹⁹. Del mismo modo, la gran y compleja red de caminos del imperio inca conocida como Qhapaq Ñan³²⁰ consistía en un entramado

³¹⁷ Entre las sociedades indígenas prehispánicas del actual territorio colombiano destacan los muiscas y laches organizados en cacicazgos. Sobre los muiscas véase GAMBOA MENDOZA, Jorge Augusto (comp.). *Los muiscas en los siglos XVI y XVII: miradas desde la arqueología, la antropología y la historia*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2008.

³¹⁸ LANGEBAEK RUEDA, Carl Henrik. “Caminos prehispánicos: ¿Qué tan lejos, por dónde y para qué?”, en *Trayectoria de las Comunicaciones en Colombia. Tomo I*. Bogotá: Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, 2009, pp. 49-73.

³¹⁹ GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Nelson F. “De los ‘chasquis’ de Nueva España: la participación de los indios en la movilización de correo y la reforma del aparato postal novohispano (1764-1780)”, *Indiana*, vol. 34, nº 2, 2017, p. 89.

³²⁰ El Qhapaq Ñan, o gran camino Inca, era la vía más grande de comunicación en América que unió numerosas poblaciones pertenecientes a seis países de la actual América Latina en un sistema vial circulante que facilitaba el tráfico de personas, mercancías, comunicaciones y el control por parte del imperio a través de un abrupto espacio colmado de valles, selvas, desiertos y altas montañas. Para saber más sobre el Qhapaq Ñan véase PONCE LOZADA, Julio César. *Las comunicaciones en el Virreinato del Perú. Siglos XVI, XVII y XVIII*. Lima, 2004, pp.17-25; desde el punto de vista arqueológico véase HYSLOP, J. *Qhapaq Ñan*.

de comunicaciones integral por el que circularon los chasquis, corredores que se desplazaban por el territorio incaico transportando un mensaje en el sistema de correos prehispánico, caracterizados por su velocidad y efectividad, y que contaban con equipamientos para ello como los *tambos* o *chaskiwasis*, situados a cierta distancia uno de otro, que proporcionaban alojamiento a los correos humanos para su relevo³²¹ (imagen nº 4). Los chasquis combinaban su destreza física con el uso de la comunicación oral, que predominaba antes de la llegada de los españoles, para ejecutar una rápida y eficaz comunicación. Además, no sólo llevaban mensajes orales sino a veces también algún quipu³²², comida o bienes. Estos mensajeros contaban con una privilegiada posición social en el imperio incaico debido a que por su empleo tenían como recompensa una serie de privilegios tales como el amparo especial del estado hacia ellos y sus familias, y la exención de cualquier otro trabajo³²³. Algunos cronistas de la época colonial subrayaron el buen funcionamiento de los chasquis y su eficaz red de comunicaciones, como expuso, entre otros, el Inca Garcilaso de la Vega en sus *Comentarios reales de los incas*:

“Chasqui llamaban a los correos que había puestos por los caminos, para llevar con brevedad los mandatos del Rey y traer las nuevas y los avisos que, por sus reinos y provincias, lejos o cerca, hubiese de importancia. El que venía con el mensaje daba voces llegando a vista de la choza, para que se apercibiese el que había de ir, como hace el correo en tocar su bocina para que le tengan ensillada la posta, y, en llegando donde le podían entender, daba su recaudo, repitiéndolo dos y tres y cuatro veces, hasta que lo entendía el que lo había de llevar, y si no lo entendía, aguardaba a que llegase y diese

El sistema vial incaico. Lima: Instituto Andino de Estudios Arqueológicos – Petróleos de Perú, 1992; antropológico, LAJO, Javier. *Qhapaq Ñan. La ruta inka de sabiduría*. Quito: Ediciones Abya – Yala, 2006; y, sobre lo fragmentado de esta vía de comunicación en la Nueva Granada, que se circunscribía al actual departamento de Nariño en Colombia, CORTÉS MARTÍNEZ, Heimar David. “El Qhapaq Ñan en Colombia, los nuevos caminos del patrimonio”, *Boletín de Historia y Antigüedades*, vol. 101, nº 859, 2014, pp. 453-471.

³²¹ GLAVE, Luis Miguel. “Tambos y caminos andinos en la formación del mercado interno colonial” en *Reproducción y transformación de las sociedades andinas s. XVI-XX. Tomo I*. Quito: Ediciones Abya – Yala, 1991, pp. 285-349; y, MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Guadalupe. “Qhapaq Ñan. El camino inca y las transformaciones territoriales en los Andes peruanos”, *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, nº 78-79, 2009, pp. 24-25

³²² Los quipus era un sistema de los chasquis para enviar mensajes basado en un código de nudos hechos en hilos de diferentes tamaños y colores que portaban de formas específicas para que las autoridades incas comprendieran su significado preciso “el número de gente, armas, o vestidos, o bastimento, o cualquiera otra cosa que se hubiese de hacer, enviar o aprestar”. VEGA, Garcilaso de la. “Capítulo LI”, en *Antología de los comentarios reales*. Madrid: M. Aguilar Editor, 1929, pp. 249-251.

³²³ HAMPE MARTÍNEZ, Teodoro. “El servicio de chasquis: organización y funcionamiento de los correos indígenas”, en *Actas del IV Congreso Internacional de Etnohistoria*, tomo 1, 1992, p. 239.

muy en forma su recaudo, y de esta manera pasaba de uno en otro hasta donde había de llegar³²⁴.



Imagen n° 4: *Chasqui*. Fuente: GUAMÁN POMA DE AYALA, Felipe. *La Nueva Crónica y Buen Gobierno*. Lima: Editorial Cultura, 1956, p. 263.

En el territorio neogranadino, los mensajeros transitaban a través de caminos terrestres y fluviales que solían comunicar regiones cercanas entre sí, y la comunicación a larga distancia era a través de los ríos y las costas. Eso sí, siempre tenían que intentar sortear las referidas dificultades geográficas y climáticas³²⁵. Para ello, los españoles se aprovecharon de la infraestructura prehispánica. Esto refleja que en la cultura política colonial se fusionaron elementos indígenas con hispanos. Incluso algunos ilustrados promotores de la reforma postal, como Campomanes, se hicieron eco de la existencia y capacidad del sistema postal prehispánico, tal y como menciona en su obra *Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del Reyno*:

³²⁴ VEGA, Garcilaso de la. "Capítulo LI", en *Antología de los comentarios reales*. Madrid, M. Aguilar Editor, 1929, pp. 249-251.

³²⁵ Para conocer más sobre los caminos prehispánicos, véase BERNAL, Alejandro; MONROY, Silvia; y BARRAGÁN, Andrés. *Por los caminos del Piedemonte. Una historia de las comunicaciones entre los Andes Orientales y los Llanos. Siglos XVI a XIX*. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2000; CARRASCO, Ricardo. *Historia de los caminos del Nuevo Mundo*. Buenos Aires: El Ateneo, 1945; HERRERA, Leonor y CARDALE DE SCHRIMPF, Marianne. *Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Ministerio de Cultura, 2000; MORENO DE ÁNGEL, Pilar; ORLANDO MELO, Jorge; USECHE LOSADA, Mariano; y otros. *Caminos reales de Colombia*. Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995; y, SERRERA, Ramón María. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*. Barcelona: Lunwerg, 1992, pp. 95-108.

“Los Reyes Incas del Perú tenían establecidas largo tiempo antes de conquistar este país los españoles correos en posta tan diligentes, que en casos repentinos por medio de fuegos hacían pasar las noticias de 500 a 600 leguas en el espacio de dos, o tres horas”³²⁶.

El uso de la infraestructura precolonial por los conquistadores y colonos es algo que también ocurrió en otros imperios ultramarinos donde los naturales tenían un rol esencial en la transmisión de la información. En ellos, la topografía también jugó un papel fundamental en la comunicación de Norteamérica donde los nativos establecieron senderos terrestres y fluviales por los que hacían circular la comunicación y el comercio interregional en distintos niveles de conectividad³²⁷.

Cuando los españoles llegaron a América las vías de comunicación adquirieron una nueva dimensión impuesta por las necesidades comerciales y políticas de la colonia. Los conquistadores y colonos buscaron un modelo unificador de comunicación mediante la mejora, ampliación y consolidación de los caminos y los mecanismos de comunicación. Así, el sistema postal tenía como principal objetivo facilitar y agilizar los flujos de información, personas y mercancías. Para este propósito, se esforzaron en encontrar vías de comunicación que les permitiesen acceder al interior del territorio americano y conectar distintos espacios entre sí, no sólo con la creación de nuevas rutas y diseñando una compleja red de caminos y rutas marítimas y fluviales, sino también mediante la utilización de distintas experiencias de circulación de la información y el aprovechamiento de vías de comunicación ya consolidadas o de los recursos naturales que el territorio les proporcionaba. Ello creó un complejo panorama de comunicaciones en el que, a pesar del deseo unificador, predominaban las estructuras dispersas para la circulación de la información. Asimismo, la llegada de los españoles a América trajo consigo la introducción del documento escrito lo que transformó los mecanismos de información, escritura, circulación y los medios de poder político, económico y social. A partir de entonces, la comunicación escrita circuló a través del servicio postal. Este sistema postal se reapropió y adecuó la red de comunicaciones precolonial.

Durante la etapa colonial, en la Nueva Granada existieron cinco puntos importantes de comunicación en los que convergían distintas rutas y circuitos de distribución de la

³²⁶ CAMPOMANES, Pedro Rodríguez de. *Itinerario de las carreras de postas de dentro y fuera del reyno*. Madrid: Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1761, pp. 5-6.

³²⁷ Sobre la organización de los caminos y la comunicación indígena en la etapa precolonial de las colonias británicas y francesas en América véase DUBCOVSKY, Alejandra. *Informed Power. Communication in the Early American South*. Cambridge: Harvard University Press, 2016, pp. 11-41.

información: Cartagena de Indias, principal puerto de conexión trasatlántica que actuaba de bisagra para comunicar Nueva Granada con la zona del Caribe, con otras regiones americanas, con España y con otras potencias ultramarinas; Santa Fe de Bogotá, donde se encontraba el centro administrativo y político del Nuevo Reino de Granada que servía como punto de confluencia entre distintas zonas de la región³²⁸; Popayán, importante centro de producción minera y de conexión con el virreinato del Perú³²⁹; Mompox, importante centro económico de la Nueva Granada y nexo de unión en las conexiones entre Santa Fe y Cartagena, que actuaba también como eje del tráfico legal e ilegal de mercancías y pasajeros e intercambio de correspondencia, así como de centro de construcción de las embarcaciones y provisión y abastecimiento de los bogas y tripulación³³⁰; Honda, que era un centro administrativo regulador del comercio fluvial de la Nueva Granada por el que transcurría todo lo que partía de Cartagena hacia Santa Fe, Popayán y Quito. A estos cinco centros, se le unían otros que estaban bajo la jurisdicción del virreinato de Nueva Granada: Panamá, importante lazo oceánico con Cartagena; Quito, capital de la Real Audiencia de Quito, que era un importante nudo de comunicaciones con los principales centros del imperio y un importante vínculo entre el virreinato de Nueva Granada y el del Perú; y Caracas, en el espacio venezolano, que facilitaba la comunicación de las costas al interior del país y permitía el comercio entre los valles principales de las cordillera de los Andes y de la costa³³¹ (mapa nº 5).

³²⁸ La audiencia de Santa Fe se creó por Real Cédula del 17 de julio de 1549 donde se explicitaba que en “la ciudad de Santa Fe de Bogotá debería residir una audiencia y chancillería real con un presidente, gobernador y capitán general, cinco oidores, que fuesen también alcaldes del crimen; un fiscal, un alguacil mayor, un teniente de gran chanciller y los demás ministros y oficiales necesarios”. RESTREPO CANAL, Carlos. *Fundación de la Real Audiencia de Santa Fe de Bogotá y sus efectos políticos*. Bogotá: Imprenta nacional, 1949, p.8.

³²⁹ Para conocer más sobre la historia de la Gobernación de Popayán como importante centro minero aurífero véase DÍAZ LÓPEZ, Zamira. *Oro, sociedad y economía. El sistema colonial en la Gobernación de Popayán: 1533-1733*. Bogotá: Banco de la República, 1994.

³³⁰ PEÑAS GALINDO, David Ernesto. *Los bogas de Mompox. Historia del zambaje*. Colombia: Tercer Mundo Editores, 1988.

³³¹ GUTIÉRREZ ÁLVAREZ, Secundino. *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril*. Madrid: Editorial Mapfre, 1993, pp. 271-277.



Mapa n° 5: *Comunicaciones terrestres*. Fuente: CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo. *América hispánica (1492-1898)*. Madrid: Marcial Pons Ediciones Historia, 1990, p. 387.

El responsable de la administración de la comunicación postal en América debía ser el Correo Mayor de Indias. Sin embargo, en el territorio neogranadino, como en el chileno y en el rioplatense, la figura del Correo Mayor no tuvo presencia efectiva ya que este personaje no tuvo ningún interés ni tampoco ejerció acción ninguna referida al establecimiento de correos en estos dominios³³². Esta fragmentación y disparidad de la autoridad del Correo Mayor hizo imposible el control de todos los circuitos de información en el continente americano, lo que generó la aparición de otros agentes, al margen del Correo Mayor, que fueron los que asumieron sus funciones a lo largo del

³³² GALLEGOS, Guillermo F. et al. *Los Correos Mayores de Yndias*. Madrid: Federación Española de Sociedades Filatélicas, 2014, p. 158.

período colonial, principalmente durante los siglos XVI, XVII y parte del XVIII, pues la situación cambió a partir de la segunda mitad del siglo XVIII.

Durante los siglos XVI y XVII, los encargados de la administración del correo neogranadino eran numerosos agentes locales tales como oficiales de la Real Hacienda, gobernadores, corregidores, alcaldes ordinarios y caciques. Estos agentes cooperaban con otros a quienes se les encomendaba la tarea de conducir los pliegos de unos sitios a otros a través del pago que se les hacía según el lugar a donde se dirigían con la correspondencia. Fue el caso del conductor del correo Gregorio Vázquez Guerra a quien contrató el gobernador de Cartagena de Indias, Francisco de Castro, para llevar un pliego desde la ciudad cartagenera hasta Santa Fe por el pago de cien pesos que se le abonaron en dos mitades, una se le pagó en Cartagena y la otra en la villa de Mompo³³³.

De manera que el servicio de conducción de la correspondencia estaba en manos de particulares que generaban confianza en el emisor de la correspondencia. Estos conductores eran eclesiásticos, comerciantes, chasquis, arrieros o viajeros ocasionales que realizaban el recorrido de forma regular o esporádica, pero sin tener control alguno de la entrega en fechas determinadas. Cabe señalar que existía una práctica, denominada carga y carguilla, en la cual el conductor de correos además de correspondencia y encomiendas también transportaba mercancías con las que negociaba por el camino o en el destino final³³⁴. Esta práctica de movilizar mercaderías por particulares estaba prohibida por la normativa gubernamental, pero, a pesar de ello, se siguió realizando con asiduidad.

Estos mensajeros, a quien se le hizo extensiva la denominación de chasqui, solían ser nativos, aunque también podían ser mestizos, mulatos o de otras castas³³⁵. Estos eran los encargados de transmitir las noticias o los objetos bajo las órdenes de instituciones oficiales de gobierno, justicia o Real Hacienda, pero también de eclesiásticos, comerciantes u otros particulares que usualmente despachaban con autonomía los chasquis en cualquier momento que lo requerían. Cabe subrayar que, a pesar de las regulaciones de los chasquis que se realizaron en los siglos XVI y XVII, como en la

³³³ El conductor de correos que realizaba el trayecto entre Santa Fe y Cartagena de Indias de unas 300 leguas solía recibir unos 100-150 pesos. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 4, Documento 20. 1688.

³³⁴ GUTIÉRREZ FLÓREZ, Felipe. *Las comunicaciones en la transición del siglo XIX al XX en el sistema territorial colombiano*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2012, p. 239.

³³⁵ En 1642 se expidió una Real Cédula que abría la posibilidad a que los españoles, mestizos, mulatos y negros libres pudieran servir de mensajeros en América. A.G.I., *Audiencia de Lima*, 51, Libro 4, Nº 22.

*Recopilación de leyes de los reynos de las Indias*³³⁶, estos solían sufrir abusos e irregularidades por parte de autoridades y particulares que no respetaban sus condiciones de trabajo. Uno de los más comunes fue el hecho de no remunerarles su trabajo. Su salario variaba según la distancia y el trayecto recorrido, y solían ser maltratados y sus derechos vulnerados por los responsables del correo. Se trataba de una serie de atropellos que fueron denunciados por autores como Juan de Solórzano en su obra *Política Indiana*³³⁷.

No obstante, y a pesar de tales desmanes, la confianza por los indígenas en la distribución de la información se debió a su magnífico conocimiento del territorio y a su extraordinario manejo en los caminos terrestres y fluviales por donde debía circular la correspondencia. La centralidad de los naturales en las conexiones postales se produjo también en otros espacios americanos colonizados por europeos, como el británico y el francés donde los esfuerzos por obtener noticias e información les hacía depender de los informadores nativos³³⁸. Por consiguiente, los indígenas gozaron de un gran protagonismo en la transmisión de la información debido a que eran imprescindibles no sólo para la movilización del correo sino para el buen gobierno y comercio del territorio.

La financiación del despacho de los pliegos oficiales y encomiendas corría a cargo del fondo de Penas de Cámara de la Real Hacienda³³⁹, con las escasas rentas que tenían para ello. Para el caso de los particulares, eran ellos mismos los que pagaban los portes de los correos que querían enviar con costes bastante altos. Todo ello era pagado según las distancias que recorría la correspondencia y el peso de las mismas. Sin embargo, este sistema no estaba totalmente regulado pues no se preocupaban porque hubiera una exactitud en la entrega y despacho de los correos.

Por el territorio neogranadino circulaba correspondencia oficial y particular entre las distintas villas y ciudades que conformaban el entramado urbano. Las ciudades con mayor volumen de correspondencia eran Cartagena de Indias y Santa Fe por lo que el flujo de información entre ambas ciudades era constante debido a la circulación de ordenanzas, informes, cuentas, procesos judiciales y todo tipo de documentos necesarios para gobernar la colonia. El procedimiento que se solía seguir para garantizar dicha vía

³³⁶ “De las Cartas, Correos, y Indios Chasquis“, en *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias*. Libro III, título XVI. Madrid: Julián de Paredes, 1681, pp. 75-80.

³³⁷ PEREIRA, Juan de. *Política Indiana*. Libro II, capítulo XIV. Madrid: Diego Díaz de la Carrera, 1648, pp. 136-140.

³³⁸ DUBCOVSKY, Alejandra. *Informed Power. Communication in the Early American South*. Cambridge: Harvard University Press, 2016, pp. 44.

³³⁹ A.G.N.C., *Colonia, Negocios – Exteriores*, Tomo 3, Documento 3, 1698.

de comunicación era el siguiente: una vez llegado el navío de aviso al puerto de Cartagena con los pliegos de la península, acogido con gran alboroto y repique de campanas, los recibía el gobernador quien, junto con los oficiales de la Real Hacienda, buscaba a una persona que condujera los pliegos a Santa Fe donde, a su llegada, eran supervisados por el presidente y demás oidores de la Real Audiencia, quienes también eran los encargados de remitir los pliegos a Cartagena para que desde allí se embarcaran hacia España³⁴⁰. Por lo tanto, la comunicación entre la capital de la Nueva Granada y España seguía un itinerario combinado: terrestre, fluvial y marítimo. Este recorrido, que podríamos denominar Camino Real, continuó sin apenas variantes hasta época poscolonial y sirvió como vía de comunicación esencial, tal y como se demostró en las campañas militares de Simón Bolívar en las postrimerías del siglo XIX³⁴¹.

El tiempo transcurrido en este recorrido variaba enormemente según las condiciones climáticas y ambientales, como el exceso de agua o sequía del río Magdalena, la falta de embarcaciones o la belicosidad de los indios. En teoría, las autoridades regulaban que se demorasen unos cuarenta días, pero, en la práctica, se llegaban a retardar sesenta o, incluso, noventa días. Por consiguiente, la duración promedio del viaje desde Cartagena de Indias hasta Santa Fe según las autoridades oficiales y la documentación de la sección de Correos del fondo Colonia del Archivo General de la Nación de Colombia era la siguiente: de Cartagena a Barranca, 4 días; de Barranca a Mompox, 4 días; de Mompox a Honda, 22 días; de Honda a Santa Fe, 8 días.

Todo este entramado de personas y redes constituyó el esquema postal de la Nueva Granada antes del siglo XVIII, en el cual los gobernadores y demás autoridades tuvieron un papel de gran importancia en el servicio postal.

³⁴⁰ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 1, Documento 28. 1696-1697.

³⁴¹ Para saber más sobre los caminos utilizados en las campañas militares de Bolívar en Nueva Granada veáse CAMPA, Annunziata. “Los caminos reales en las campañas militares de Simón Bolívar en la Nueva Granada”, en *Caminería hispánica: actas del III Congreso Internacional de Caminería Hispánica celebrado en Morelia (Michoacán)*. México: AACHE Ediciones, 1997, pp. 759-771.

2.1.3. LOS VIRREYES DE NUEVA GRANADA Y SUS PROYECTOS POSTALES EN EL SIGLO XVIII

Desde finales del siglo XVII y ya en el siglo XVIII, las autoridades del espacio neogranadino se preocuparon por establecer un correo eficaz que posibilitara la comunicación entre los distintos lugares del territorio, lo que evidencia la conciencia que tenía la administración gubernamental sobre los problemas de la comunicación y su deseo de mejorarlos, especialmente en las materias relativas a la regularidad, la seguridad, la accesibilidad geográfica y la explotación económica.

La primera tentativa oficial en establecer un servicio postal organizado se elaboró antes de la creación del virreinato de Nueva Granada, concretamente en el año 1643, cuando Martín de Saavedra y Guzmán³⁴², Presidente del Nuevo Reino de Granada, decidió instaurar el correo a través del establecimiento de un Correo Mayor en Santa Fe con sus tenientes en las ciudades que fueran necesarias con el objetivo de que hubiera un trato continuado desde Cartagena de Indias a Lima y otras partes del Perú, así como desde Santa Fe a sus provincias³⁴³: “que para que se entable este oficio se dé en administración a alguna persona de maña o inteligencia que asistida por el presidente fuese apetecible”³⁴⁴. Saavedra y Guzmán justificó que este establecimiento era necesario para aumentar el comercio y para mejorar el tránsito de “mercaderías, tratos y seguridades de los pliegos de su Magestad”³⁴⁵, puesto que hasta entonces se llevaban los pliegos a través de comerciantes u otros particulares que causaban inconvenientes como la desviación del camino, la detención o la apertura de los pliegos³⁴⁶. Además, sugirió las carreras que tenían que seguir los correos, el modo de operar y los costos que él creía convenientes para el mejor funcionamiento³⁴⁷.

³⁴² Martín de Saavedra y Guzmán fue presidente de la Real Audiencia de Santa Fe de Bogotá desde 1637 hasta 1645. A.G.I., *Audiencia de Santa Fe*, 22, R.3, N.46.

³⁴³ A.G.I., *Audiencia de Santa Fe*, 25, R.3, N.42 y 43. Esta propuesta aparece transcrita en LÓPEZ DOMÍNGUEZ, Luis Horacio. *Santander y las comunicaciones en Colombia y Nueva Granada, 1821-1837*. Bogotá: Disloque Editores, 1995, pp. 191-196; y en ROJAS, Ulises. *Documentos inéditos para la historia de Boyaca y Colombia*. Tunja: Publicaciones de la Academia Boyacense de Historia, 1991, pp. 103-108.

³⁴⁴ A.G.I., *Audiencia de Santa Fe*, 25, R.3, N.42. Folio 1 recto. 1643.

³⁴⁵ A.G.I., *Audiencia de Santa Fe*, 25, R.3, N.43. Folio 1 recto. 1643.

³⁴⁶ “Abrir los pliegos y ver lo que se ordena y no aver jamas cumplimiento aun en cosas y casos muy urgentes y necesarios”. *Ibidem*.

³⁴⁷ A.G.I., *Audiencia de Santa Fe*, 25, R.3, N.43. Folio 2r-3v. 1643.

Este propósito no logró implementarse, seguramente debido a que la Corona quería respetar el privilegio concedido a la familia Galíndez de Carvajal como titular del oficio de Correo Mayor de Indias. No obstante, sí que podemos observar el interés que ya había en la segunda mitad del siglo XVII por mejorar la comunicación postal del territorio neogranadino.

En línea con estos antecedentes, desde el comienzo de la creación del virreinato de Nueva Granada, las autoridades virreinales se preocuparon por organizar el sistema postal como vía necesaria para su progreso sociopolítico y económico. La primera proposición para mejorar el correo fue de Antonio de la Pedrosa y Guerrero, Capitán General del Reino de Nueva Granada y presidente de la Real Audiencia³⁴⁸, quien emprendió una serie de reformas, entre ellas, la del servicio postal³⁴⁹. A través del decreto de 9 de septiembre de 1718, estableció un servicio de correos en Nueva Granada que funcionó de forma más o menos regularmente a través del despacho de particulares. Esto significaba que las cartas se despachaban cuando los particulares u oficiales lo requerían con itinerarios fijados por los cuales corrían los chasquis o arrieros. Lo que hizo Pedrosa fue trasvasar el sistema de encargo de la administración postal de los cabildos y situarlo en las manos del gobierno central virreinal con una organización por todo el territorio a través de contratistas y bajo el control de los oficiales reales de la Real Hacienda³⁵⁰. Además, dejó establecidas las rutas postales desde Santa Fe a Popayán, Quito, Maracaibo y Caracas, y las tarifas postales de los giros a dichos lugares.

Jorge de Villalonga fue nombrado primer virrey del Nuevo Reino de Granada el 13 de junio de 1717. Villalonga recogió las ideas de Pedrosa y decidió reglamentar de forma más efectiva el servicio postal a través de la ampliación de itinerarios, como la ruta de Quito a Lima que establecía las cajas postales de Neiva, Popayán, Pasto e Ibarra, y la expedición de instrucciones sobre la conducción del correo del Real Decreto de 24 de diciembre de 1719. Esta normativa reflejaba la dinámica de distribución postal por el virreinato que establecía que en las Cajas Reales debían de recogerse las cartas y los

³⁴⁸ La Real Cédula del establecimiento del virreinato de Nueva Granada de 1717 dispuso que Antonio de la Pedrosa y Guerrero, que era miembro del Consejo de Indias, pasase a Santa Fe para erigir el virreinato y encargarse de la organización del gobierno civil y militar hasta la llegada del virrey Villalonga. Véase A.G.I., *Audiencia de Santa Fe*, 542.

³⁴⁹ Una de las acciones principales que llevó a cabo Pedrosa en el virreinato fue la lucha contra el fraude. B.N.E., *Manuscritos*, 20054/24.

³⁵⁰ ARANGO ECHEVERRI, Manuel. *Recuperando nuestra prefilatelia a la luz de los Archivos Históricos Colombianos*. Colombia: Impresiones La Paz, 2013, p. 20.

oficiales reales se encargarían de recolectar el producto de los pliegos. Los oficiales reales, gobernadores o tenientes de gobernadores debían pregonar los días en que salía el correo para que la población pudiera enviar por estos canales tanto la correspondencia como las encomiendas de plata u oro que estaban permitidas. Lo que no se admitía era el envío de mercancías u otros efectos³⁵¹. Este reglamento de 1719 supuso la primera ordenanza de correos del virreinato de Nueva Granada y estaba relacionada con los intereses que también surgían en la península de hacer más dinámica la distribución postal. Sin embargo, estos planes tampoco se llegaron a implantar porque su aprobación quedó suspendida por la supresión del virreinato en 1723 y fueron abandonados por los funcionarios que le siguieron en el mando³⁵².

Una vez restablecido el virreinato en 1739, la situación de las comunicaciones seguía siendo preocupante y, por ello, los virreyes volvieron a concentrarse en su renovación y mejora. Esto llevó al virrey José Alfonso Pizarro, Marqués del Villar, a reglamentar el servicio de correos por cuenta de la Real Hacienda mediante las ordenanzas del 10 de junio de 1750 que establecían correos entre las principales ciudades y villas del virreinato, y regulaban las rutas, las tarifas o, entre otras muchas cosas, la periodicidad de los chasquis.³⁵³ (imagen nº 5). Esta reglamentación, que aparece firmada por José Simón de Olarte³⁵⁴, supuso el cimiento fundamental del servicio postal en el virreinato de Nueva Granada durante la época colonial. En él se establecía el método que tenía que seguir el correo por el que los oficiales de la Real Hacienda de ciudades como Santa Fe o Cartagena de Indias debían de hacerse cargo del despacho de la correspondencia a través del envío de chasquis ordinarios que corrieran de forma regular y ordinaria a través de los itinerarios fijados³⁵⁵. Asimismo, los particulares podrían enviar chasquis siempre que lo considerasen oportuno, más allá de los ordinarios, con el permiso de los encargados del correo y con el respectivo pago del porte de la correspondencia.

³⁵¹ Itinerario e instrucciones sobre conducción del correo de 1719 transcrito en ELÍAS ORTIZ, Sergio. *Historia extensa de Colombia*, vol. IV, tomo 1. Bogotá: Ediciones Lerner, 1970, pp. 340-342.

³⁵² VALENZUELA ACOSTA, Carlos. “El servicio de correos en el Nuevo Reino de Granada 1717-1769”, en *Trayectoria de las Comunicaciones en Colombia*. Tomo I. Bogotá: Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, 2009, p. 155.

³⁵³ A.G.I., *Correos*, 119 A.

³⁵⁴ José Simón de Olarte era escribano de Cámara de la Real Audiencia de Santa Fe. A.G.I., *Casa de la Contratación*, 5505, N.1, R.9.

³⁵⁵ Para ello tenían que alistar un determinado número de indios entrenados y ejercitados para correr como chasquis y en las paredes de la oficina de la Real Hacienda se tenían que fijar carteles con el aviso al público de los días en que partía y llegaba el chasqui. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documento 2, 1750-1751.



Imagen n° 5: *Retrato de José Alfonso Pizarro*
por Joaquín Gutiérrez, siglo XVIII.
Fuente: Museo de Arte Colonial de Bogotá.

Esta instrucción creaba las denominadas carreras que consistían en itinerarios fijados para la circulación de la correspondencia entre las ciudades más influyentes del virreinato con la capital que definían las rutas, las duraciones y las fechas fijas de llegada y salida del correo. Las carreras que se implantaron a partir de 1750 fueron las de Santa Fe a Honda, Mompo, Cartagena de Indias, Popayán, Quito y Maracaibo, en las cuales había una serie de cajas principales que eran las de Santa Fe, Cartagena, Honda, Mompo, Popayán y Quito. La instauración de esta red de rutas oficiales fue un proceso lento que comenzó en noviembre de 1750, a pesar de que la reglamentación exponía que debía ser desde junio del mismo año, y donde no todas las propuestas se cumplieron en la práctica. Esto generó un cuadro reglamentario único con el fin de aunar criterios en torno al giro postal en el virreinato neogranadino. Lo que pretendía garantizar que la distribución de la correspondencia fuera regular y periódica con un sistema de tarifas únicas. En su aplicación la consecución de estos objetivos no se cumplió plenamente, y los itinerarios y las fechas se modificaron según intereses personales y diferentes inconvenientes.

En esta instrucción también se reglamentaba el pago de los portes de la carta a efectuar en el momento de la entrega y que se debían de cobrar a cualquier persona con unas tarifas postales que no variaban con respecto al reglamento de 1719³⁵⁶. En

³⁵⁶ “Y por ahora y entretanto que se reconozca, si alcanzan los portes, a resarcir las expensas de los chasquis, se cobrarán sin excepción de personas, de cualesquier calidad, grado, dignidad, o estado que sea”. *Ibidem*.

consecuencia, se prohibía el envío de cartas sin el pago de los portes correspondiente, pues se establecía que era necesario llevar un control del despacho de las cartas a través de registros de las mismas. En relación con este aspecto, el deseo de llevar un control de la correspondencia en la segunda mitad del siglo XVIII se evidencia en los índices de cartas que enviaba el virrey de Santa Fe dirigidas al gobierno peninsular y viceversa, que hallamos en el Archivo General de la Nación de Colombia³⁵⁷. Además, la normativa decílos oficiales tenían que llevar un libro de cuentas de los portes recibidos e informar de ellos cada cuatro meses a la administración principal de Santa Fe³⁵⁸. Todo ello debía de ser supervisado por el virrey pues los oficiales reales de Cartagena, Mompo, Honda, Quito y Popayán tenían que dar aviso a Santa Fe de las cartas que incluían las maletas así como de lo que habían producido los portes de las mismas, el de las cajas principales y subalternas del territorio de su jurisdicción de forma anual. Asimismo, mediante carteles en las plazas mayores de las poblaciones se debía dar aviso al público de los días en que partían y llegaban los chasquis, a los que se obligaba a cumplir con los tiempos fijados en la instrucción para el giro postal. Cabe subrayar que esta reglamentación se fijó según el modelo de la normativa establecida en la península³⁵⁹, y rigió el servicio postal en el Nuevo Reino de Granada durante la mayor parte del siglo XVIII.

El sucesor de Pizarro, José Solís Folch de Cardona, nombrado virrey de Nueva Granada por Real Cédula de 18 de abril de 1753 siguió en la línea de mejora de los correos y, por ello, mantuvo el sistema implantado por Pizarro, eso sí, extendiéndolo a nuevas rutas postales, como las de Antioquía, Guayaquil, el Chocó y Caracas, y modificando algunos itinerarios. Fue el caso de la apertura del camino de Opón para el despacho de la correspondencia por el que se pretendía que el correo que iba de Santa Fe a Honda lo hiciera por esta ruta donde la correspondencia se embarcaría en el puerto de Opón hasta Mompo y de ahí a Cartagena para evitar los peligros y naufragios que se producían en el río Magdalena, concretamente en el tramo que partía desde Honda³⁶⁰. Sin embargo, esta ruta no tuvo mucho éxito, y el correo siguió circulando en su mayoría por la ruta de Honda. Solís Folch de Cardona también se preocupó por el correo exterior impulsando el

³⁵⁷ A.G.N.C., *Colonia, Milicias y Marina*, Tomo 142.

³⁵⁸ Se establecieron las penas por llevar pliegos sin autorización, que eran de cien pesos para los que tuvieron caudal suficiente y, los que no lo poseyeran, se les castigaría con seis meses de trabajo sin sueldo en las obras de la plaza de Cartagena. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documento 2, 1750-1751

³⁵⁹ “Se observan las reglas con que están establecidos los que correo en los Reynos de España”. *Ibidem*.

³⁶⁰ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documento 5, 1757.

giro postal a la península desde Caracas debido a la comunicación y al giro de los negocios que mantenía esta ciudad con España.

Estos intentos, tanto los fructíferos como los que fracasaron, sentaron las bases del correo en la Nueva Granada que ya funcionaba de la forma más o menos eficiente. Por lo tanto, los virreyes que les sucedieron, así como otras autoridades locales y regionales, trataron de sostener este modelo y mejorarlo para hacer más efectivo y regular el servicio postal.

Con el establecimiento del virreinato en la Nueva Granada, los virreyes dieron una imagen más vigorosa a la autoridad real. Sin embargo, el gobierno seguía dominado por los funcionarios veteranos que se entendían con los intereses locales a fin de disfrutar de prerrogativas y atributos anejos al cargo³⁶¹. En la práctica, la estructura postal seguía funcionando mediante la cooperación de distintos actores que hacían que se cumplieran, en la medida de lo posible, los reglamentos anteriores a través de una extensa red de agentes, caminos y mecanismos para la movilización del correo en el territorio neogranadino. Estos actores seguían siendo los gobernadores y/o los oficiales reales en los grandes centros urbanos como en Cartagena de Indias³⁶², Santa Marta³⁶³, Portobelo³⁶⁴ o Popayán³⁶⁵; los corregidores en las ciudades de menor tamaño e importancia como Tunja o Duitama³⁶⁶; los alcaldes en villas como Honda o Mompox³⁶⁷; y los religiosos, como algunos jesuitas que estaban encargados de remitir pliegos³⁶⁸.

La correspondencia terrestre continuaba transportándose mediante el despacho de los chasquis ordinarios o conductores particulares, mientras que la marítima que llegaba al virreinato de Nueva Granada desde la península lo principalmente hacía al puerto de Cartagena de Indias a través de avisos, registros, fragatas u otras embarcaciones oficiales y/o particulares que transportaban las cartas. A veces, ocurría incluso que algunos navíos

³⁶¹ MCFARLANE, Anthony. *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Bogotá: Banco de la República/El Ancora Editores, 1997, pp. 20.

³⁶² Los oficiales de la Real Hacienda de Cartagena de Indias, José Crespo Ortiz y Rafael Escobar, se encargaban del giro postal. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 2, Documento 4. 1753-1776.

³⁶³ A.G.N.C., *Colonia, Milicias y Marina*, Tomo 63, ff. 126-127.

³⁶⁴ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 2, Documento 8. 1751-1782.

³⁶⁵ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 3, Documento 2. 1740-1748.

³⁶⁶ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Boyacá y Tolima*, Tomo 1, Documento 36. 1752.

³⁶⁷ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 3, Documento 2. 1740-1748.

³⁶⁸ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documento 15. 1746.

extranjeros condujesen correspondencia peninsular que los capitanes entregaban a los agentes en Cartagena de Indias³⁶⁹.

El giro de la correspondencia tenía que hacer frente continuamente a obstáculos que lo dificultaban debido a las condiciones geográficas y climáticas que provocaban naufragios en el río Magdalena de los bogas encargados del correo y que suponían el deterioro³⁷⁰ o la pérdida de la correspondencia³⁷¹. En otras ocasiones los problemas se debían a la falta de indios bogas, que se suplían con el empleo de negros libres en el transporte de correos ordinarios y extraordinarios³⁷², o a retrasos y robos de cartas que sufrían los chasquis o conductores de cartas, quienes seguían siendo mayoritariamente indios³⁷³. Otro contratiempo con el que tenía que lidiar el servicio postal consistía en el remanente de cartas que quedaban sin recoger debido a que muchos de sus dueños no querían pagar los costes³⁷⁴.

La situación política también afectaba sobremanera a la dinámica postal, especialmente los conflictos bélicos que interrumpían el servicio postal, a pesar de tratarse de aquellos momentos en los que más se requería una comunicación fluida para estar informados de cuánto ocurría. Esto provocó, por ejemplo, la queja del oidor de la Real Audiencia de Santa Fe, Silvestre García de Quesada, hacia los alcaldes ordinarios de Mompo por no remitirle chasquis de forma regular durante la guerra contra Inglaterra, en concreto con motivo de la toma de Vernon de Cartagena de Indias en 1741. Por

³⁶⁹ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 10, Documento 2. 1751-1796.

³⁷⁰ “Que habiendo naufragado a las seis de la tarde con un fuerte huracán al querer coger ranchería la barqueta del correo se me llamaba para que me hallase presente a lo que se determinase, sobre la apertura de maletas, por venir del todo mojadas e imposibles de seguir la de Honda y Santa Fe sin que se enjuguen lo que hasta que su compañero llegase, no determinaba; y estando en esto llego el señor contador don Nicolás de la Lastra y hecho cargo de lo imposible que estaban dichas maletas resolvieron se abriesen en mi presencia y diese certificación de las cartas y pliegos que incluían la de Honda y Santa Fe, y procediendo a la apertura de la primera por una costura que en el medio tenía se encontraron en ella en ella treinta y una cartas, y pliegucitos, y un paquete con cartas de España del todo mojadas; y la segunda que fue la de Santa Fe se fue necesario limar el candado, y se hallaron en dicha maleta ciento veinte y siete pliegos y cartas, todas mojadas las que traían oblea despegadas, y las que venían en el fondo despedazadas sus cubiertas; todas las cuales, dichos señores oficiales reales procedieron a ponerlas en parte y lugar seguro para el siguiente día secarlas al sol”. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documento 4. 1757.

³⁷¹ Un criado de Silvestre Mateus Polanco, perdió la maleta de correo en su conducción. Situación que le llevó al gobernador de la Plata, Cristóbal de Graaf y Sarmiento a hacerle juicio a dicho Silvestre. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Tolima*, Tomo 1, Documento 8. 1738.

³⁷² A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 2, Documento 11. 1753-1773.

³⁷³ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 2, Documento 2. 1742; y Tomo 3, Documento 2. 1740-1748.

³⁷⁴ “Hallándose en esta oficia porción grande de cartas, tanto sencillas como dobles que en distintas ocasiones en que han llegado a Cartagena registro de España o embarcaciones de Portovelo, y la Havana se han remitido de aquella ciudad a esta villa, sin que muchos de los dueños aquí existentes ayan querido sacarles que el crecido porte que les tiene”. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 10, Documento 2. 1751-1796.

consiguiente, les instó a despachar tantos chasquis como fuesen necesarios que corrieran de día y de noche para poder estar enterados de todo lo que sucedía lo más pronto posible³⁷⁵.

A estos inconvenientes se unían las tensiones existentes entre los distintos agentes interesados en la circulación de la correspondencia que, como veremos en el siguiente apartado, derivaron en constantes disputas en pro de los intereses de cada uno de ellos.

2.1.4. PUGNA DE INTERESES POSTALES DENTRO DEL VIRREINATO

El interés de los distintos agentes por la circulación de la información llevó a una continua pugna de poderes entre ellos difícil de solventar. Como hemos señalado, el Correo Mayor de Indias apenas había tenido actuación en el territorio neogranadino desde su creación. Esta carencia fue suplida con diferentes actores que se encargaron de gestionar el flujo de la correspondencia en estos espacios donde no hubo Correos Mayores. Además, los proyectos de las autoridades virreinales no contaron con el apoyo del Correo Mayor de Indias, quien ni siquiera fue informado de ellos. A pesar de estas circunstancias, el Correo Mayor estaba al tanto de lo que acontecía en los territorios de su jurisdicción, y cuando veía peligrar sus privilegios no dudaba en emprender reclamaciones para recuperarlos y protegerlos. Situación que sucedió en el territorio neogranadino en la segunda mitad del siglo XVIII.

Tras la reorganización de los correos llevada a cabo por el virrey Pizarro, la condesa del Puerto y Castillejo, Catalina de Carvajal y Vargas³⁷⁶, que por entonces ostentaba el

³⁷⁵ “Oy un mes cabal la fecha de la esta la carta, Deba culpar a vmd de omissos, en no haver repetido los chasquis, para poder tomar medidas a el prompto soccoro, y desalojar los enemigos del passo, que impide la entrada a los bastimentos con lo que hubiera sesado la duda, que ha causado el cotejo de su carta del vmds con la de don Joseph Cano y el atraso, quisa de poner en marcha las milicias de los Remedios, por lo que ordeno a vmds, que con cada novedad, que huviese, reciban justificación ante un alcalde, y con persona de con franca, la dirijan, navegando de día, y de noche; y por esta mando a los oficiales reales, que sin replica, ni escusa paguen tantos chasquis, quantos vmds tuvieren por convenientes despachar, y remitirán justificación de que gente por más o menos tiene tomado el paso”. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 3, Documento 2. 1740-1748.

³⁷⁶ Catalina Isidora de Carvajal Vargas y Hurtado de Quesada obtuvo el cargo de Correo Mayor de Indias, heredado de su hermano, Diego Gregorio, quien murió sin descendencia en el año de 1731. GALLEGOS, Guillermo F. et al. *Los Correos Mayores de Yndias*. Madrid: Federación Española de Sociedades Filatélicas, 2014, p. 119.

título de Correo Mayor de Indias, reclamó sus derechos sobre el servicio postal de la Nueva Granada a través de su apoderado, Miguel de Santisteban³⁷⁷, superintendente de la Casa de la Moneda de Santa Fe. La decisión de Catalina de Carvajal y Vargas de nombrar apoderado a Miguel de Santisteban no fue casualidad, ya que éste ocupaba un destacado lugar en la sociedad neogranadina y estaba fuertemente relacionado no sólo con las élites locales sino también con las altas esferas del virreinato. Sus extensas redes sociales y su alta capacidad de influencia entre las altas capas de la sociedad le impulsaron en su ascenso profesional que le llevó a ocupar relevantes cargos como el de juez de residencia de tres virreyes de la Nueva Granada (Sebastián Eslava³⁷⁸, José Alfonso Pizarro³⁷⁹, y José Solís Floch de Cardona³⁸⁰). Por estas razones, era un candidato idóneo para actuar como mediador entre las distintas élites. Estas atribuciones, junto con su experiencia en cuestiones de derecho, estuvieron, a la postre, en la resolución del pleito a favor de la condesa de Castillejo lo que demuestra cómo las dinámicas locales y los vínculos sociales con las mismas tuvieron un papel crucial en el desarrollo entramado postal.

En 1751, Miguel de Santisteban, en nombre de la condesa de Castillejo y del Puerto, solicitó ante la Corte la devolución de los derechos sobre la organización postal del virreinato de Nueva Granada. Con ello, se inició un pleito con el cual reclamaba la conservación de los privilegios anejos al oficio de Correo Mayor para que se le entregasen a su legítimo poseedor y se le permitiese la facultad de establecer los correos en la Nueva Granada. Cabe señalar que este tipo de litigios tienen fuertes concomitancias con los sucedidos en Europa. Un ejemplo de ello es el pleito estudiado por Yasmina Rocío Ben Yessef sobre el conflicto por el Correo Mayor de Milán en el siglo XVII entre las familias Serra y Doria³⁸¹.

³⁷⁷ Miguel de Santisteban nació en torno a 1690 en la ciudad de Panamá en el seno de una distinguida familia. Él sirvió a la Corona en los virreinos del Perú y Nueva Granada durante 62 años en varios importantes puestos que fueron desde capitán de infantería en el Callao en 1713 y corregidor en Canas y Canchis de 1723 a 1728 a juez de residencia de los virreyes Eslava, Pizarro y Folch de Cadona y superintendente de la Casa de la Moneda de Santa Fe, cargo que ocupó desde 1753 a 1776. Véase ROBINSON, David J. (ed.). *Mil leguas por América: de Lima a Caracas, 1740-1741. Diario de don Miguel de Santisteban*. Bogotá: Banco de la República, 1992.

³⁷⁸ A.G.N.C., *Colonia, Residencias – Ecuador y Venezuela*, tomo 62, documento 7, 1751.

³⁷⁹ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea*, tomo 78, documento 28, 1757.

³⁸⁰ A.G.N.C., *Colonia, Residencias – Ecuador y Venezuela*, tomo 62, documento 2, 1762.

³⁸¹ BEN YESSEF GARFIA, Yasmina. “Entre el servicio a la Corona y el interés familiar. Los Serra en el desempeño del Oficio de Correo Mayor de Milán (1604-1692)”, en *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)*. Génova: Società Ligure di Storia Patria, 2011, pp. 315-327.

En el caso neogranadino, durante los años posteriores a 1751 se sucedieron litigios e informes que fueron estudiados por los funcionarios del Consejo de Indias³⁸². El 20 de diciembre de 1752 el Consejo de Indias afirmaba que estaban de acuerdo con la entrega de los correos de la Nueva Granada a la poseedora del Correo Mayor, incluso sin necesidad de informar de ello al virrey. En otra consulta fechada el 10 de marzo de 1753 exponían, “es tan clara la justicia del marqués que es ocioso oírle porque no tiene que alegar en contrario”³⁸³. Finalmente, la resolución de la Corona llegó y lo hizo a favor de la condesa mediante la promulgación de la Real Cédula del 16 de enero de 1755 que declaraba:

“Se le entregasen y corriesen de su cuenta y de sus sucesores en el Oficio de Correo Mayor de las Yndias, todos los correos del distrito de ese virreinato como comprendidos en la merced hecha por juro de heredad a Lorenzo Galíndez de Carvajal su causante...y que, en adelante, deben correr por los dueños del oficio de Correo Mayor”³⁸⁴.

Según lo dispuesto en dicha Real Cédula, el Tribunal de Cuentas de la Real Audiencia solicitó a los oficiales reales de las cajas de correos un informe detallado con los ingresos y gastos desde 1751, año en el cual el virrey Pizarro estableció la administración de los correos por cuenta de la Real Hacienda, hasta la fecha de entrega del correo a la condesa. La documentación requerida permitía liquidar el producto de los correos por parte de la Real Hacienda a la condesa, quien el 11 de julio de 1759 accedió a recibir 20750 pesos por ello³⁸⁵. Igualmente, se le hizo entrega de los instrumentos necesarios para el giro de la correspondencia como maletas, balanzas, pesos y otros elementos. Además, la condesa se comprometió a que, si los productos del servicio postal neogranadino no rendían lo necesario, se proveería de los aprovechamientos de los del Perú. Algo que no podemos constatar si sucedió o no. Lo que sí se observa es que la entrega efectiva de todos los caudales que se le debían otorgar a la condesa no se llevó a cabo como acreditan las numerosas reclamaciones que encontramos en la documentación, incluso tras la reforma postal hacia 1766, en las que Miguel de Santisteban seguía exigiendo sin éxito aparente la entrega de dichos caudales.

³⁸² A.G.I., *Escribanía de Cámara de Justicia*, 1064 A, 1755-1758.

³⁸³ A.G.I., *Indiferente General*, 1587.

³⁸⁴ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 1, Documento 1, 1755-1766.

³⁸⁵ Esta suma era la proveniente del producto de los correos del virreinato de Nueva Granada desde el 16 de noviembre de 1751 hasta finales de 1757, según lo acordado por las distintas partes. A.G.I., *Indiferente General*, 1587.

Esta normativa reconocía los derechos de la condesa y sus sucesores como Correos Mayores y aprobaba su competencia en los territorios del virreinato de Nueva Granada, instándole a mantener los correos implantados por el virrey Pizarro y a establecer los necesarios para el mayor provecho del público y del comercio. La entrega formal no se hizo efectiva hasta abril de 1758 por lo que, a partir de entonces y hasta la incorporación del Correo Mayor de Indias a la Corona, el establecimiento, manutención, dirección y gestión de los correos en el Nuevo Reino de Granada corrieron a cargo del Correo Mayor con la facultad de nombrar tenientes de correos en los lugares más convenientes³⁸⁶. En consonancia con esta resolución, se instauraron tenientes en los lugares más destacados del flujo comunicativo del virreinato, como en Santa Fe o Cartagena de Indias³⁸⁷. Ahora bien, ello no cortó la práctica de las autoridades locales de manejar el giro postal como acredita el hecho de que en Cartagena de Indias, donde los oficiales reales recibían los pliegos de los navíos que llegaban de la península y luego se los entregaban al teniente del Correo Mayor para su despacho al interior del virreinato, se siguió manteniendo una superposición de funciones en torno al sistema postal que perduró durante los años posteriores.

Las resistencias por el cambio de posesión en el manejo del servicio postal no tardaron en llegar por parte de autoridades locales y regionales que se opusieron a estos dictámenes. Los oficiales reales de ciudades como Santa Fe, quienes se habían encargado de la administración del giro postal durante más de siete años siguiendo el reglamento de Pizarro, desplegaron sus quejas mediante la obstaculización de la entrega del caudal que le correspondía a la condesa o reivindicando su recompensa por el cuidado del establecimiento y la administración de los correos³⁸⁸. Tales demandas fueron reprendidas por el Consejo de Indias que velaba por los intereses de la condesa en su papel de agente mediadora de la gestión postal.

Otro sector que elevó sus quejas por la gestión del correo por parte del Correo Mayor de Indias fue el de los comerciantes, para los que una ágil circulación de la información para el progreso de sus negocios era esencial. La petición de los mercaderes

³⁸⁶ Los tenientes del Correo Mayor de las Indias gozaban del privilegio de llevar insignia de bastón, que ya llevaban los indios destinados al ejercicio de correos, que les distinguía y les privaba de tener embarazo por ninguna justicia. Además, tenían otras prebendas como las de traer y cargar armas para su resguardo, estar exentos de ocupación militar y otras gracias y libertades de las que disfrutaban por su oficio de correo. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documento 10, 1762.

³⁸⁷ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 4, Documento 12, 1762.

³⁸⁸ A.G.I., *Indiferente General*, 1587.

al apoderado de la condesa se enfocaron en la ampliación de las rutas oficiales de correo, como la del puerto de Opón, y el establecimiento de correos desde Santa Fe a las provincias del Chocó y Antioquía, caracterizadas por su actividad minera. Mostraron también su descontento con las tarifas postales que consideraban abusivas³⁸⁹. La respuesta de Miguel de Santisteban no se hizo esperar y le fue remitida a los comerciantes solo diez días después. Con respecto a la demanda de la implantación de nuevos correos, les contestó que se trataba de una medida que ya tenía mandada y en la cual trabajaba en las diligencias correspondientes para su consecución, no sólo a los lugares que ellos solicitaban, sino también a otros como a la ciudad de Caracas, pero que trataba de vencer los inconvenientes que se le presentaban como las dilatadas distancias, la fragosidad de los lugares o la falta de sujetos prácticos para la conducción de los pliegos. En cuanto al punto del abuso de los portes de las cartas, Santisteban les replicó alegando que estas tarifas respetaban a las establecidas por el virrey Pizarro y que no podía hacer disminución de ellas porque no se conseguiría jamás subsanar el costo del correo con su producto³⁹⁰. Debido a la negativa de sus peticiones y reclamos, los comerciantes no dudaron en conducir sus propias correspondencias por vías extraoficiales que les aliviaban de los costes y de los retrasos del correo oficial.

Otro reclamo de los mercaderes, especialmente de los de Cartagena de Indias que eran los más activos debido al carácter eminentemente comercial de dicha ciudad, era la exención de los portes de las cartas que venían de la península. De forma que demandaban que las cartas procedentes de los cajones de España gozaran de gratuidad y se entregaran a los comerciantes sin porte alguno, según se venía practicando en la ciudad cartagenera y en otras urbes como Lima, ya que las conducciones de los pliegos procedentes de la península en nada concernían al Correo Mayor, sino que su derecho residía en cobrar las tarifas de las cartas dirigidas a sus destinos ya sobre el terreno americano. Estos comerciantes también acordaron con el Correo Mayor que las cartas de España que llegaban a Cartagena de Indias con dirección al Perú se dirigieran por la vía marítima de Portobelo y Panamá al puerto de El Callao, sin pagar los portes a dicho Correo Mayor o sus tenientes, a excepción de la correspondencia de guerra u otra de semejante urgencia

³⁸⁹ Comerciantes de la ciudad de Santa Fe como Juan Jiménez, Fernando Rodríguez, Manuel Díaz de Hoyos o Manuel Rodríguez de Alazar estaban disconformes con los portes que se cobraban por la correspondencia conducida desde Santa Fe a Mompox que era igual a la de Cartagena, aunque el camino a Mompox fuera de menos costo y menos distancia, por lo que creían necesario que se debería de pagar menos. A.G.N.C., *Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documento 6, 1759.

³⁹⁰ *Ibidem*.

que debía girar por vía terrestre del territorio neogranadino pasando por Santa Fe y Quito hasta su llegada a Lima y que, en este caso, sí que les correspondía pagar las tarifas del giro postal al Correo Mayor pues eran sus tenientes los encargados del transporte de la misma³⁹¹. Ello demuestra que los comerciantes tenían un gran interés en garantizar la seguridad y la entrega oportuna de su correspondencia.

En la Real Cédula se exponían otras cuestiones sobre el giro postal que siempre fueron controvertidas como la exención y libertad de portes. En ella se enunciaba expresamente que el derecho de la libertad de portes del que gozaban los tribunales del virreinato era para las cartas y pliegos de oficio, pero no para las referidas a negocios y correspondencias de particulares que debían ser satisfechos por ministros, corregidores y oficiales reales como cualquier persona particular. Esta medida no solía ser cumplida, lo que perjudicó seriamente los ingresos de la Real Hacienda. Además, acarreó quejas continuas por parte de las autoridades que, una y otra vez, reclamaban el privilegio de no pagar la correspondencia. Un ejemplo de ello fue el del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición de Cartagena de Indias, organismo que dependía de la correspondencia a través de la cual dictaba órdenes y recibía información para poder decidir, ordenar y ejercer sus funciones³⁹², que demandaba la franquicia de portes del envío de sus cartas³⁹³.

Más que una dirección efectiva por parte del Correo Mayor en Nueva Granada parece que realmente fue su apoderado, Miguel de Santisteban, quien ejerció la gestión del servicio postal orientada a mitigar las quejas de los distintos grupos sociales que se veían agraviados y a la mejora del mismo. Él fue quien propulsó el establecimiento de nuevas carreras en diferentes zonas del virreinato neogranadino como las que iban de Quito a Guayaquil, de Maracaibo a Caracas, de Santa Fe a la provincia del Chocó y de Santa Fe a Caracas según itinerarios fijados por el propio Santisteban³⁹⁴. Es complicado constatar si estas nuevas rutas de correo realmente funcionaron en la praxis o si tan sólo quedaron registradas sobre el papel o, incluso, si solamente respondieron a una estrategia del apoderado del Correo Mayor para justificar y demostrar que estaba cumpliendo con

³⁹¹ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 4, Documento 2, 1762-1763.

³⁹² VASALLO, Jaqueline. “La correspondencia en el entramado burocrático inquisitorial de América. La comisaría de Córdoba, siglo XVIII”, *Temas Americanistas*, n° 31, 2013, p. 61.

³⁹³ Requerimiento que ya se suscitó en tiempos del establecimiento del servicio postal del virrey Pizarro véase A.G.I., *Indiferente General*, 1587; y que continuo durante el manejo del Correo Mayor véase A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documento 4, 1757. Esto es algo que también ocurría en el servicio postal de la península donde la disputa por la franquicia de portes entre distintos organismos era común Archivo del Museo Naval (en adelante A.M.N.), *Manuscritos*, 65/351.

³⁹⁴ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documentos 19 y 21, 1760 y 1762.

los términos del privilegio de este oficio en el espacio neogranadino³⁹⁵. Lo que queda claro es que el Correo Mayor y sus tenientes, las autoridades locales y regionales, y los usuarios se nutrieron de una serie de estrategias de coordinación y confianza mutuas para posibilitar la movilización de la correspondencia y la articulación del aparato postal en la Nueva Granada.

En la práctica, el giro de la correspondencia seguía transcurriendo, en su mayor parte y según lo había hecho hasta entonces, por las rutas ya establecidas y con el protagonismo de mensajeros indígenas para la conducción de los pliegos³⁹⁶. A ellos se les debían de proporcionar cabalgaduras para su mejor discurrir por vía terrestres y facilitar las embarcaciones para su navegación por el río Magdalena. Asimismo, los correos ordinarios debían llevar una bandera con las armas reales y debajo de ellas las de la Casa del Correo para distinguirles. Además, no podían ser detenidos por ningún ministro, corregidor, ni otra justicia, excepto en el caso de que hubieran cometido algún delito grave y, en tal caso, tendrían que destinar a otra persona que garantizase la seguridad y la continuación del transporte de la correspondencia³⁹⁷.

Sin embargo, siguieron surgiendo inconvenientes en el seno del servicio postal tales como: el envío de chasquis por parte de particulares sin dar aviso a los oficiales o tenientes de correo y sin pagar el porte de los despachos; la apertura de cartas³⁹⁸; y, los continuos retrasos y detenciones en los parajes más días de los señalados por la normativa. Por si fuera poco, estas interrupciones eran promovidas por autoridades como gobernadores, corregidores, alcaldes y otras justicias que abusaban de su posición de poder para detener el correo a su antojo y despacharlo cuando les convenía³⁹⁹.

Lo que se constata de todo ello es que existía una fuerte pugna de distintos actores que competían por gestionar el flujo de la información a través del sistema postal que estuvo en constante reconstrucción según los distintos intereses que regían el amplio

³⁹⁵ ARANGO ECHEVERRI, Manuel. *Historia pre-filatélica y catálogo de marcas postales de Colombia, 1770-1859*. Bogotá: Manuel Arango E., 2018.

³⁹⁶ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Venezuela*, Tomo 1, Documento 17, 1738; A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 2, Documento 2, 1742, 1765 y 1767.

³⁹⁷ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documento 17, 1740-1782.

³⁹⁸ La apertura de cartas fue un acto que se producía de forma reiterada, a pesar de que lo prohibía la reglamentación. Esto es algo que no sólo ocurría en América sino también en el giro postal con la península y con otros estados europeos. Un ejemplo de este último lo evidencia en 1762 una carta dirigida a Ricardo Wall donde se le informa que “en una de las postas del imperio se asaltó el correo, se desvalijó, y abrieron las cartas, según el conde Mahoni abra informado, pues su pliego, y muchos otros le fueron entregados abiertos y emporcados de lodo...”. A.H.N., *Estado*, 4758, expediente 3.

³⁹⁹ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 1, Documento 1, 1755-1766.

marco político y social. Ello muestra los múltiples caminos que siguió el giro postal durante la época colonial donde la lucha entre los distintos agentes y los conflictos de intereses por hacerse con el control del correo estaban muy presente en todas las facetas y a todos los niveles del imperio.

2.2. CARTAGENA DE INDIAS: LLAVE POSTAL DE LAS INDIAS

Desde la fundación en 1533 por Pedro de Heredia, Cartagena de Indias fue un área de destacada importancia estratégica. A partir de entonces adquirió una gran trascendencia debido a su privilegiada situación geográfica, y se convirtió en un foco fundamental de las actividades imperiales y en uno de los puertos más importantes a nivel global. Cartagena de Indias fue una de las puertas hacia el territorio americano y un nodo de comunicación esencial entre distintos agentes y lugares, lo que le proporcionó un papel principal y hegemónico en el complejo espacio de los imperios ultramarinos

2.2.1. CARTAGENA DE INDIAS COMO CIUDAD PORTUARIA

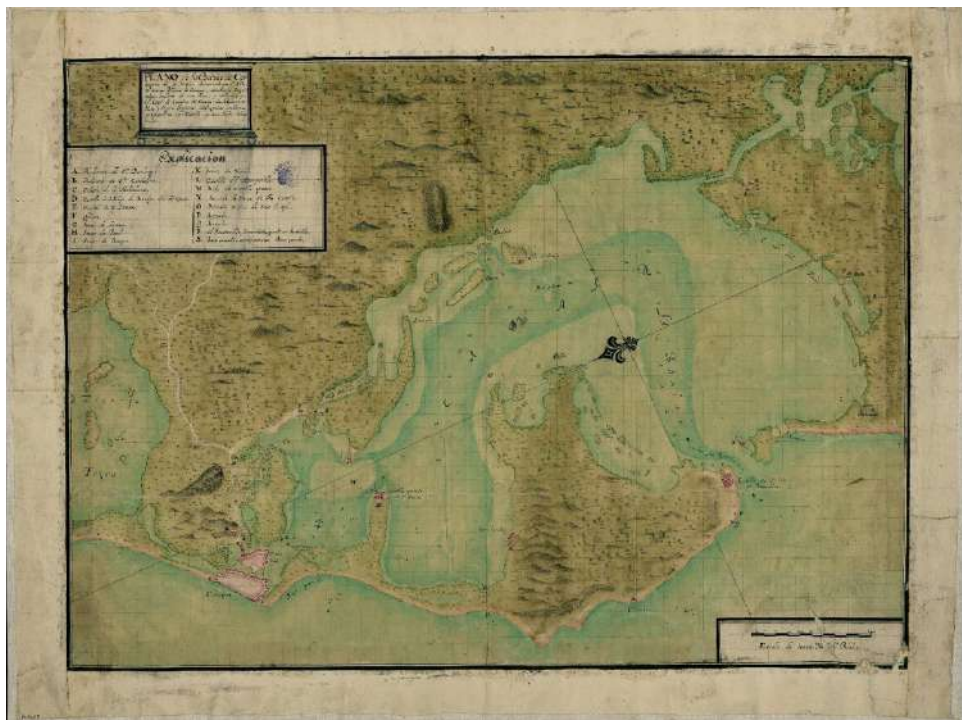
La ciudad fue el gran agente de articulación de América ya que era un instrumento esencial de administración política, explotación económica y desarrollo sociocultural que modeló la organización espacial, constituyendo el principal nodo de intercomunicación entre los distintos territorios. Cartagena de Indias reprodujo todas las estructuras políticas, militares, administrativas y sociales que una destacada ciudad imperial debía poseer⁴⁰⁰. Durante el siglo XVIII, las ciudades se vieron influenciadas por políticas reformistas que perfeccionaron su trazado, sus infraestructuras y sus servicios⁴⁰¹. Por consiguiente, las medidas urbanísticas de los Borbones, que se llevaron a cabo tanto en la península como en América, iban destinadas a la implantación de normas de edificación, limpieza y seguridad; al establecimiento de colegios, universidades, etc.; y al desarrollo de servicios públicos como los de alcantarillado, alumbrado, fuentes, alamedas y paseos, empedrado

⁴⁰⁰ VIDAL ORTEGA, Antonino. *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2002, p. 239.

⁴⁰¹ LUCENA GIRALDO, Manuel. *A los cuatro vientos: las ciudades de la América Hispánica*. Madrid: Marcial Pons Ediciones Historia, 2013.

de calles, etc.⁴⁰². Una de las más destacadas fue la mejora de las vías de transporte y comunicación que confluían en las ciudades convirtiéndolas en centro de información y saber.

Cartagena contaba con una magnífica situación geográfica y una estratégica bahía que la configuró desde los inicios de la colonización hispanoamericana como uno de los principales puertos del imperio hispánico, pues tal y como describieron Jorge Juan y Antonio de Ulloa en su obra *Noticias Secretas de América* “Cartagena de Indias está adornada de una bahía de las mejores que se conocen en aquellas costas, y en todas las descubiertas en aquellos parajes” ⁴⁰³ (mapa nº 6). A pesar de estos excelentes condicionantes, poseía algunos inconvenientes como: la numerosa y dificultosa vegetación, muy complicada de dominar; el clima tórrido; la presencia de insectos como los mosquitos que portaban numerosas enfermedades, principalmente a los españoles; y la escasez de agua potable.



Mapa n° 6: Plano de la Bahía de Cartagena de las Yndias, por Juan Herrera y Sotomayor, 1721.

Fuente: Biblioteca Digital Hispánica (en adelante B.D.H.). Disponible en:

<http://bdh.bne.es/bnsearch/detalle/bdh0000031660> (Consultado el 2 de marzo de 2018).

⁴⁰² ANES, Gonzalo y CASTRILLON, Álvarez de. *La Corona y la América del siglo de las luces*. Madrid: Asociación Francisco López de Gomara, 1994, pp. 126-129.

⁴⁰³ JUAN, Jorge y ULLOA, Antonio de. *Noticias secretas de América*. Londres: Imprenta de R. Taylor, 1826, pp. 3-6.

Los puertos constituyen espacios sociales, culturales, económicos y políticos, y lugares de articulaciones globales⁴⁰⁴. Cartagena de Indias como espacio portuario tenía factores distintivos que eran decisivos en su constitución y desarrollo: económicos, que determinaban no sólo la vida portuaria sino también las relaciones económicas que incidían directamente en la economía estatal; técnicos, que delimitaban la infraestructura portuaria, los transportes y los sistemas defensivos; rasgos socioculturales en los que se entrelazaba la organización de diversos grupos sociales con lazos de producción, ideología y mentalidades; y, obviamente, el componente marítimo que bañaba todos los principios anteriores y que hacía de las redes de transporte y comercio y de los sistemas de comunicación agentes materiales cruciales para la vida político-económica y socio-cultural de la ciudad cartagenera⁴⁰⁵. Todo ello requería de infraestructuras defensivas y económicas que giraban en torno al ámbito del puerto como centro vital de ella. De ahí que se generara todo un marco institucional que estaba al servicio del sistema portuario imperial. Asimismo, su condición de ciudad portuaria convirtió Cartagena en un lugar de encuentros e intercambios debido a que por ella circulaba una gran cantidad de gente, navíos, mercancías, ideas e información que constituían la base de la vida de la ciudad y su puerto. Se configuró, de este modo, una urbe cosmopolita, articuladora de redes internacionales y protagonista en la formación de la economía mundial.

La posición estratégica de Cartagena de Indias se debía, entre otras razones, a su valioso emplazamiento como eje del comercio a corta, media y larga distancia. Esto era debido a su situación a orillas del Mar Caribe que la convertía en centro articulador del comercio a gran escala al ser un eje central en las comunicaciones con Europa; y en base del comercio local y regional. Su cercanía a importantes enclaves venezolanos, como Maracaibo y Caracas, y panameños, ya que su bahía yacía a lo largo de la ruta hacia el oeste a Portobelo, venía a sumarse a su proximidad al Río Magdalena, que facilitaba la comunicación, el transporte y el pasaje al interior del Nuevo Reino de Granada y al resto de América del sur, conectando esta urbe con importantes mercados como Quito y Lima (mapa nº 7). De modo que Cartagena constituía el principal foco mercantil de la Nueva

⁴⁰⁴ OGBORN, Miles. "Making connections: port geography and global history", en *Organización del Espacio en el México Colonial: Puertos, Ciudades y Caminos*. Michoacán (México): Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo y Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología de México, 2012, p. 119.

⁴⁰⁵ FORTEA PÉREZ, José Ignacio; GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy; GUIMERÁ RAVINA, Agustín. *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Ministerio de Fomento, 2006, p. 34-35.

Granada y formaba parte de los circuitos de importación y exportación del mundo Atlántico.



Mapa nº 7: Tierra Firme e Islas del Caribe, 1723. Fuente: A.G.N.C., Mapas y Planos, MAPOTECA: SMP.4, REF. X-22

No cabe duda de que las relaciones mercantiles configuraron el papel de la urbe cartagenera desde su fundación, en la primera mitad del siglo XVI, siendo el comercio un elemento central de su estructura sociopolítica y económica y un factor clave en su desarrollo urbano. Comenzó siendo un establecimiento mercantil que poco a poco fue atrayendo a numerosos actores sociales, como comerciantes, navegantes o aventureros hasta que, ya en la segunda mitad del siglo XVI, se potenció enormemente su desarrollo económico que vivió su florecimiento en el siglo XVII y decayó entre finales del siglo XVII y principios del siglo XVIII para recuperarse al final de esta centuria. El intercambio

mercantil se basaba sobre todo en la importación de productos europeos y americanos⁴⁰⁶, la exportación de los neogranadinos, la remesa de metales preciosos de América a la península (principalmente plata del Perú y oro del virreinato de Nueva Granada) y al tráfico esclavista⁴⁰⁷. Su carácter comercial dio lugar a una multiplicación de las conexiones lo que aumentó el interés de las potencias extranjeras que vieron en este puerto una oportunidad para participar en el comercio ultramarino de la monarquía hispánica⁴⁰⁸.

En el espacio atlántico en el que se ubicaba la ciudad de Cartagena, varios imperios europeos tenían enclaves territoriales en el mar Caribe⁴⁰⁹, como la isla británica de Jamaica, muy próxima a la urbe cartagenera. Estos enclaves extranjeros facilitaron un intenso contrabando con las colonias españolas. Cartagena de Indias y su *hinterland*⁴¹⁰, principalmente las provincias de Río Hacha y Santa Marta, se convirtieron en uno de los ejes esenciales para el comercio ilegal. En Cartagena de Indias había una enorme concentración de comerciantes tanto españoles como extranjeros⁴¹¹. Estos últimos la

⁴⁰⁶ Las operaciones mercantiles giraban en torno al envío de oro y plata a la península, la distribución del comercio de esclavos, el trato del añil de Centroamérica, las perlas de las costas de Santa Marta hacia Venezuela, el cacao, los cueros y las carnes de las Antillas, las plantas tintóreas del litoral caribeño y la introducción de productos europeos, asiáticos y africanos por el continente. VIDAL ORTEGA, Antonino. *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2002, p. 169.

⁴⁰⁷ La condición de Cartagena de Indias como puerto, depósito y enclave de redistribución de esclavos ha sido tratada de forma considerable por la historiografía. Destacamos las siguientes obras: BORREGO PLÁ, María del Carmen. *Palenques de negros en Cartagena de Indias a fines del siglo XVII*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos del CSIC, 1973; PALACIOS PRECIADO, Jorge. *La trata de negros por Cartagena de Indias*. Tunja: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1973; CASTILLO MATHIEU, Nicolás del. *Esclavos negros en Cartagena y sus aportes léxicos*. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 1982; NAVARRETE, María Cristina. *Historia social del negro en la colonia: Cartagena, siglo XVII*. Cali: Universidad del Valle, 1995; MÚNERA, Alfonso. *El fracaso de la nación: Región, clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1821)*. Bogotá: Banco de la República, 1998; NARANJO OROVIO, Consuelo. *Esclavitud y diferencia racial en el Caribe hispano*. Madrid: Ediciones Doce Calles, 2017.

⁴⁰⁸ VIDAL ORTEGA, Antonino. "Cambio de función de puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI", *Historia Caribe*, n° 9, 2004, pp. 127-128.

⁴⁰⁹ Durante el siglo XVII, entre los años 1620 y 1660, los holandeses se apoderaron de Curazao, las fuerzas británicas capturaron Jamaica, y los franceses establecieron un punto de apoyo en la mitad occidental de la isla La Española, denominada Saint Domingue. Estas colonias insulares dieron a los rivales de España bases estratégicas desde las cuales hostigar a los puertos hispanoamericanos en el Caribe. GRAHN, Lance. *The Political Economy of Smuggling. Regional informal economies in Early Bourbon New Granada*. Colorado: WestviewPress, 1997, p. 18.

⁴¹⁰ *Hinterland* se refiere a la zona de influencia territorial de un puerto.

⁴¹¹ La circulación de mercancías y navíos por Cartagena acarrió la llegada de comerciantes de diferentes partes de Europa, que conformaron verdaderas colonias extranjeras de comerciantes y que mantuvieron intensas conexiones con sus lugares de origen a través de las cuales basaron la mayor parte de su actividad mercantil. Véase VIDAL ORTEGA, Antonino. *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2002, p. 25.

codiciaron enormemente y centraron sus esfuerzos en invadirla y saquearla en numerosas ocasiones a lo largo de la época colonial⁴¹².

Cartagena de Indias poseía un poder naval significativo. Era uno de los puertos de abastecimiento, logística y reparación más importantes del Caribe y hacía las veces de apostadero de la Armada de Guardacostas para la vigilancia y protección de las costas caribeñas⁴¹³. Cartagena de Indias constituía también uno de los principales establecimientos militares⁴¹⁴. Como señalaba el Consejo de Indias: “La seguridad de los bienes y el dinero de la comunidad mercantil dependía de la defensa del puerto”⁴¹⁵. Esta frase pone de manifiesto que la articulación de Cartagena como una plaza fuerte condicionó su estructura urbana, pues la defensa del imperio fue modeladora de ciudades⁴¹⁶. Este sistema defensivo se beneficiaba del emplazamiento de la bahía cartagenera que tan sólo contaba con una entrada, una estrecha abertura denominada Bocachica, lo cual ayudaba a la vigilancia de los navíos que entraban en su muelle como afirmaron Jorge Juan y Antonio de Ulloa: “La entrada antigua de esta bahía era por un angosto canal que llaman Bocachica, nombre apropiado por su mucha estrechez, pues solo daba lugar al paso de un navío, y este muy arrimado a la tierra”⁴¹⁷ (mapa nº 8). No obstante, cabe señalar que existía otra abertura mayor, llamada Bocagrande, que estaba más próxima a la ciudad, pero que era inaccesible debido a que había sido taponada por

⁴¹² La ciudad de Cartagena de Indias sufrió varios ataques de las potencias rivales, principalmente Francia e Inglaterra, a través de sus corsarios y piratas. Destacamos el ataque de Francis Drake en 1586, el asalto del Barón de Pointis en 1697 y el de Edward Vernon en 1741. Estos ataques suscitaron en las autoridades y en la población un constante miedo a la invasión. Asimismo, evidencian el continuo interés extranjero en las colonias españolas situadas en la costa caribeña.

⁴¹³ SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. “América como soporte de la actividad naval militar en el siglo XVIII”, en *El Estado en Guerra. Expediciones Navales Españolas en el Siglo XVIII*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2014, pp. 380-384.

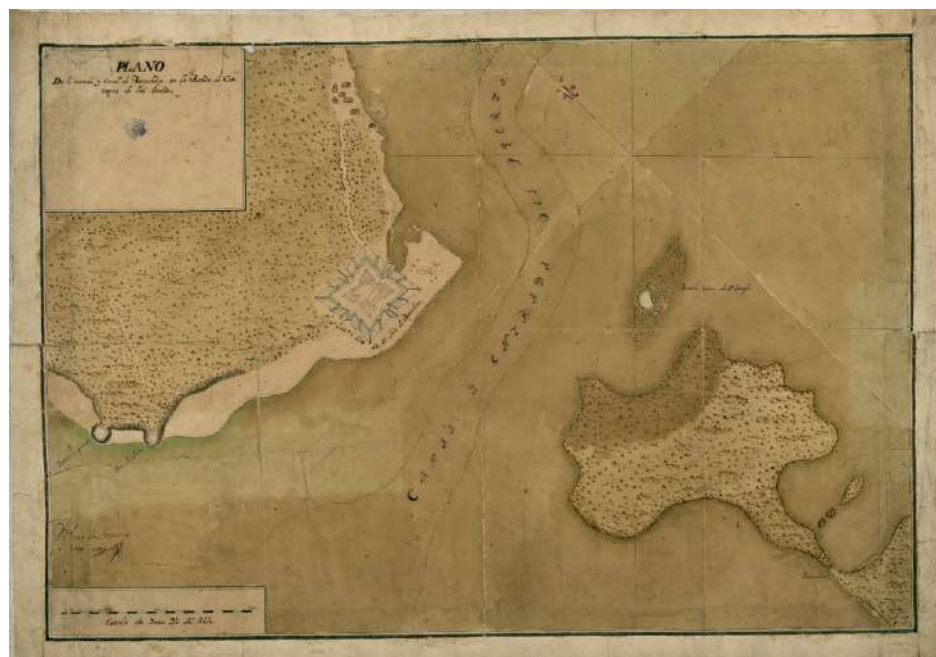
⁴¹⁴ En relación con el aspecto defensivo y militar de Cartagena de Indias destacamos las siguientes obras: KUETHE, Allan J. *Military Reform and Society in New Granada, 1773-1808*. Florida: Center for Latin American Studies, University of Florida, 1978; MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. *La institución militar en Cartagena de Indias en el siglo XVIII*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1982; MARCO DORTA, Enrique. *Cartagena de Indias. La ciudad y sus monumentos*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1951; SEGOVIA SALAS, Rodolfo. *Las fortificaciones de Cartagena de Indias: Estrategia e historia*. Bogotá: El Áncora Editores, 2009; y, ZAPATERO, Juan Manuel. *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica del Centro Hispanoamericano de Cooperación y Dirección General de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, 1979,

⁴¹⁵ A.G.I., *Audiencia de Santa Fe*, 384.

⁴¹⁶ GUIMERA RAVINA, Agustín. “Los puertos de la Carrera de Indias: economía y sociedad”, en *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*. Madrid: Fundación ICO, 1999, p. 292.

⁴¹⁷ JUAN, Jorge y ULLOA, Antonio de. *Noticias secretas de América*. Londres: Imprenta de R. Taylor, 1826, pp. 3-6.

un banco de arena ocasionado por la acción de la naturaleza y por el hundimiento de varios barcos.



Mapa n° 8: *Plano de la entrada y canal de Bocachica en la Bahía de Cartagena de las Indias* por Juan Herrera y Sotomayor, 1721. Fuente: B.D.H. Disponible en: <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000031631> (Consultado el 5 de marzo de 2018).

A este baluarte natural se le unieron murallas y fortificaciones que se fueron construyendo durante la época colonial, especialmente durante el siglo XVIII, con el fin de proteger la ciudad de los ataques enemigos. Fue precisamente la construcción de todo un complejo de fuertes, castillos y baluartes lo que convirtió a Cartagena de Indias en la plaza fuerte más importante del imperio español en América.

Más allá de su relevancia militar, naval y comercial, Cartagena de Indias gozaba de una gran transcendencia política y religiosa, ya que en ella se ubicaban organismos claves como el Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición⁴¹⁸; una Caja Real con un contador y un tesorero de la Real Hacienda. La ciudad era asimismo residencia del gobernador y del obispo. Varios virreyes de Nueva Granada gobernaron incluso desde el puerto cartagenero, como Sebastián de Eslava que fue virrey desde 1740 hasta 1749,

⁴¹⁸ Las acciones de la Inquisición en Cartagena de Indias se focalizaban especialmente en el comercio de mercaderes extranjeros de otras religiones distintas a la católica, a los cuales consideraba herejes. A.M.N., *Manuscritos*, 1852.

Manuel Flores desde 1776 hasta 1781, y Antonio Caballero y Góngora desde 1782 hasta 1789, quienes establecieron su residencia oficial en la ciudad.

En definitiva, Cartagena de Indias giró en torno a redes globales de conexiones mercantiles y marítimas, y se convirtió en el eje central de una amplia gama de actividades comerciales locales, regionales y ultramarinas, un foco del comercio de esclavos y en un núcleo de poder militar y de administración colonial que entrañaba una dinámica actividad cultural. En este aspecto, Cartagena de Indias era un ámbito donde confluían distintas fuerzas estatales y locales, donde las redes transatlánticas formaban complejas y dinámicas relaciones de poder, donde se articulaba el mundo marítimo y terrestre. Se trataban, en suma, de un complejo laberinto de intereses y de una multiplicidad de actividades que convertían al sistema de comunicaciones postales en un factor fundamental para dotar de mayor dinamismo.

2.2.2. EL PUERTO DE CARTAGENA DE INDIAS COMO NODO DE COMUNICACIONES

El mar y sus orillas poseían un valor estratégico muy importante para los estados imperiales, lo que convertía al área marítima en un espacio propicio para las interacciones globales⁴¹⁹. Nuestra investigación se focaliza en un espacio atlántico donde operaban una gran cantidad de conexiones ultramarinas policéntricas, es decir, que no sólo eran unidireccionales, con una trayectoria de la metrópolis a las colonias, sino que eran también multidireccionales, puesto que se producían también entre distintas zonas ya fueran intercoloniales o extraimperiales⁴²⁰.

En este contexto ultramarino, los puertos, espacios de contacto entre la tierra y el espacio marítimo, constituían una parte esencial para el desarrollo de estas conexiones que sucedían a diferentes escalas. De este modo, puertos como Londres, Hamburgo, Ámsterdam, Lisboa, Burdeos y Cádiz constituyeron centros de operaciones a escala

⁴¹⁹ “La historia marítima tiene vocación totalizadora, puesto que integra y se integra en la historia económica, social, institucional, cultural y de las mentalidades. La historia marítima trata de ser una historia total en el inmenso espacio del mar y sus orillas”. MARTÍNEZ SHAW, Carlos. “La historia marítima como historia total”, *Historia a debate*, Tomo III, p. 71.

⁴²⁰ “Aunque la península constituye uno de los polos dominantes, las relaciones intercontinentales no se limitan a un diálogo con Europa”. GRUZINSKI, Serge. *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*. México: Fondo de Cultura Económica, 2010, p. 81.

global para el desarrollo comercial, político y militar de las estructuras imperiales en cuyo seno operaban. A estos nodos centrales se sumaban aquellos puertos que estos imperios mantenían en sus posesiones de ultramar como fueron Buenos Aires, Veracruz, La Habana y Cartagena de Indias para los españoles, el puerto de Kingston en Jamaica para los ingleses, Curaçao para los holandeses, y Bahía para los portugueses, entre otros. Todos ellos eran ejes económicos, bases militares, núcleos de comunicación y, sobre todo, puntos de articulación en los cuales economías regionales, imperiales y globales se interconectaban.

Por tanto, la comunicación era un rasgo distintivo e intrínseco de los espacios portuarios pues promovían el contacto entre los dominios de la circulación terrestre y marítima que entretejían los poderes a nivel local y global, y eran transmisores de conocimiento de diferentes partes del mundo. De hecho, las ciudades portuarias eran lugares donde se recopilaba, utilizaba, debatía y redistribuía la información, convirtiéndose en áreas de geoestrategia política y socioeconómica esencial para el poder imperial.

El Caribe llegó a ser el centro de las rivalidades políticas y económicas europeas y asumió un papel fundamental en las estrategias geopolíticas y comerciales. Este espacio se formó como lugar de encuentro de producciones globales y se configuró como un espacio fundamental en la economía-mundo⁴²¹. Desde este punto de vista, Cartagena de Indias era una ciudad crucial para el dominio de la monarquía hispánica en el espacio caribeño.

Cartagena de Indias constituyó un espacio organizado para la circulación de la información desde el establecimiento de la Carrera de Indias en el siglo XVI, puesto que formaba un punto primordial dado que era un puerto de escala obligado en el sistema de Flotas y Galeones. Este sistema se instauró debido a la necesidad de comunicar la metrópoli con los nuevos territorios americano y, aunque la ordenanza que fijó la salida periódica de las flotas fue establecida en agosto de 1543, lo hizo de forma sistemática a partir de los años 1561-1566⁴²². Consistía en la salida de dos flotas de España, una que iba a la Nueva España en los meses de abril de cada año, denominada flota de Nueva

⁴²¹ VIDAL ORTEGA, Antonino. *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2002, p. 20.

⁴²² HARING, C.H. *El comercio y la navegación entre España y las Indias en época de los Habsburgo*. París/Brujas: Desclée de Brouwer, 1939, pp. 251-254.

España; y la otra que debía partir los meses de agosto hacia la provincia de Tierra Firme, conocida como Galeones de Tierra Firme. La existencia de ambas flotas obedecía a los intereses de la metrópoli de cortar la comunicación entre los virreinos del Perú y Nueva España para evitar tanto la existencia de un circuito comercial interno, ajeno al control estatal, como la fuga de plata hacia Oriente⁴²³ (mapa n° 9).



Mapa n° 9: *Mapa del sistema de flotas y galeones.* Fuente: ASSADOURIAN, Carlos Sempat. *El sistema de la economía colonial: el mercado interior, regiones y espacio económico.* México D.F.: Editorial Nueva Imagen, 1983.

La primera escala de los Galeones de Tierra Firme era el puerto de Cartagena de Indias, desde donde pasaban al istmo de Panamá, concretamente a Portobelo donde se celebraba la feria en la cual se intercambiaban las mercancías procedentes de Europa por los metales preciosos obtenidos de las minas de América. En su *Descripción de la situación de los puertos, ensenadas, caletas, y sondas*, Jorge Juan señalaba que:

“A esta bahía llegan las Armadas de Galeones, y se mantienen en ella hasta que la del Perú se halla en Panamá, que con esta noticia pasan a Portovelo, y concluida la feria se vuelven a ella, reciben los víveres que necesitan para su regreso, y sin detenerse mucho se hacen a la vela, para La Habana”⁴²⁴.

⁴²³ CANALES TORRES, Carlos y REY VICENTE, Miguel de. *El oro de América. Galeones, flotas y piratas.* Madrid: Edaf, 2016, pp. 114-115.

⁴²⁴ A.M.N., *Manuscritos*, 609.

Según la ordenanza, los barcos de Panamá debían salir en enero, haciendo escala de nuevo en Cartagena, y los de Veracruz en febrero, con el fin de reunirse ambas flotas en La Habana para su vuelta a España. El viaje era lento y tedioso y las circunstancias hacían que las épocas de salida variaran con respecto a los reglamentos, algo usual debido a las condiciones medioambientales⁴²⁵.

La prolongada estancia en Cartagena de Indias se debía a que desde allí se enviaba el correo con el objetivo de informar de la llegada de la Flota a los distintos lugares del interior de América que participaban activamente en el intercambio comercial de la feria de Portobelo, como era el caso de Lima y Santa Fe. Esta circulación de la información por el interior de América tardaba varias semanas o incluso meses. Una situación que obligaba a que los galeones permanecieran en Cartagena más tiempo del reflejado en las instrucciones, en torno a dos meses, para que los mercaderes pudieran recibir la información y llevar sus mercancías a la feria⁴²⁶. Mientras tanto, en esta escala se celebraba una pequeña feria en la cual se intercambiaban mercancías por plata, oro, esmeraldas y otras piedras y géneros del territorio neogranadino. De ahí que durante este período Cartagena de Indias se convirtiese en una ciudad muy concurrida a la que acudían comerciantes del interior neogranadino para realizar sus negocios.

Fuera de esta flota viajaban los navíos de avisos con una doble función: por una parte, avisar de la llegada de la flota en los puertos de arribada; y, por la otra, transportar la correspondencia oficial y privada, principalmente las ordenanzas, los documentos oficiales emanados de las autoridades reales y las cartas de los mercaderes sobre sus negocios. Al principio no les estaba permitido a estos navíos llevar carga para que pudieran navegar con mayor rapidez y agilidad, pero más tarde sí que se les permitió y, por eso, era común que transportaran mercancías.

La decisión de situar a Cartagena de Indias como puerto habilitado en la Carrera de Indias, impulsada por parte de la Corona, condicionó su evolución y desarrollo debido al peso de los flujos comerciales, financieros, de transporte y comunicación que situaban a esta ciudad en el nodo crucial en las rutas de navegación entre Europa y América⁴²⁷. En

⁴²⁵ HARING, C.H. *El comercio y la navegación entre España y las Indias en época de los Habsburgo*. París/Brujas: Desclée de Brouwer, 1939, pp. 237-261.

⁴²⁶ CASTILLO MATHIEU, Nicolás del. "Cartagena, puerto comercial (1533-1800)", en *Boletín Cultural y Bibliográfico*, vol. 16, nº 2, 1979, pp. 77-78.

⁴²⁷ FORTEA PÉREZ, José Ignacio; GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy; GUIMERÁ RAVINA, Agustín. *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Ministerio de Fomento, 2006, p. 32-33.

efecto, la implantación y organización de la flota de Tierra Firme en el sistema mercantil de la Carrera de Indias convirtió a Cartagena de Indias en un gran puerto colector del tráfico indiano, en un puesto de llegada y salida de bienes y mercancías de los distintos puntos geográficos de los territorios americanos, y en centro redistribuidor de información, géneros y frutos a los distintos sitios del continente americano, la península y Europa⁴²⁸. El interés del gobierno hispánico por la explotación y extracción de plata y oro en los territorios americanos, por lo que tendía a potenciar los puertos que le servían de enlace España con las áreas mineras, como era el caso de Cartagena de Indias cuyo emplazamiento privilegiado en torno a las vías naturales de comunicación con el interior y exterior del continente le permitía tener accesibilidad a los recursos naturales, los mercados y la minas⁴²⁹. De tal manera, la instauración de este sistema de flotas y galeones trajo consigo un aumento de los circuitos económicos, de los flujos comunicativos y el despegue económico, social y político del puerto marítimo de Cartagena de Indias. Ello implicó que fuera uno de los lugares más codiciados y protegidos de la Corona hispánica en el Caribe.

Sin embargo, este sistema se encontró con diferentes obstáculos difíciles de solventar como fueron el incumplimiento de la normativa, que rara vez se ajustó al plan diseñado debido a que las fechas de partida casi nunca fueron respetadas e incluso hubo años en que no zarpó flota alguna⁴³⁰. A ello se venían a sumar la inseguridad a la que se veían sometidos los barcos debido a los sucesivos ataques de navíos enemigos, y al aumento del contrabando, lo que dificultó cada vez más el contacto entre ambas orillas del Atlántico. Todo ello hizo que los interesados en el mejor funcionamiento de las comunicaciones trasatlánticas, como las autoridades y los comerciantes, se plantearan modificar el sistema de transporte hacia América. Para ello, promulgaron distintos planes como el *Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España y para navíos de registros y avisos que navegaren a ambos reynos* que establecía que la flota de Nueva España saldría anualmente el 1 de junio, y la de Tierra Firme el 1 de septiembre, deteniéndose 50 días en Cartagena, 60 en Portobelo para la celebración de su feria, y a la

⁴²⁸ VIDAL ORTEGA, Antonino. “Cambio de función de puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI”, *Historia Caribe*, nº 9, 2004, pp. 131.

⁴²⁹ GUIMERA RAVINA, Agustín. “Los puertos de la Carrera de Indias: economía y sociedad”, en *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*. Madrid: Fundación ICO, 1999, p. 294.

⁴³⁰ Desde el año 1697 hasta 1721 sólo hubo tres flotas que llegaron a América. De hecho, desde 1697 hasta 1706 no llegó ninguna flota a Cartagena de Indias. Lo que significa que durante casi diez años se suspendió este servicio, a causa principalmente de la Guerra de Sucesión. CASTILLO MATHIEU, Nicolás del. *Llave de las Indias*. Bogotá: Ediciones El Tiempo, 1981, p. 16 y 92.

vuelta otros 15 en Cartagena y 15 en la Habana, desde donde emprenderían el viaje de regreso a la península⁴³¹. Pese a esto, la pretendida salida anual de las Flotas y Galeones no se hizo efectiva y el deterioro del sistema se hizo evidente⁴³².

A partir de la década de 1730 se sustituyó este sistema por el de navíos de registro o buques sueltos, en consonancia con el programa borbónico de instaurar una nueva política comercial. Aunque esta práctica ya era habitual en el siglo XVI⁴³³, se oficializó e intensificó a partir de 1739. Este método consistía en el despacho de navíos sueltos, según demanda y conveniencia de los mercaderes, desde Cádiz hacia diversos puertos americanos, entre los cuales Cartagena de Indias continuó siendo un destino principal de dichos registros⁴³⁴. Además, existían otras vías de erosión como el asiento de negros en el que Cartagena también cumplió una función crucial ya que desde ahí operaban representantes del asiento.

Este nuevo sistema produjo una mayor efectividad, flexibilidad, rapidez e intensificación de la circulación transatlántica y generó una mayor frecuencia de intercambios y de flujos de información. Con respecto a este último aspecto, Xabier Lamikiz resalta el hecho de que, como consecuencia de estas transformaciones, las relaciones transatlánticas acabasen por depender cada vez más de la palabra escrita⁴³⁵. Lo que ponía sobre el tapete la conjugación que existía entre el comercio colonial y las comunicaciones transatlánticas⁴³⁶. Esta nueva forma de regular los intercambios con el espacio americano entrañó la implantación de un enlace directo con los puertos

⁴³¹ *Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España y para navíos de registros y avisos que navegaren a ambos reynos*. Madrid: Imprenta Real de Marina de Don Manuel Espinosa de los Monteros, 1720.

⁴³² En el año 1735, los representantes de los comerciantes de Cádiz y del Perú solicitaron la suspensión del sistema de flotas y galeones, que en la práctica ya no jugaba ningún papel. La supresión definitiva de la flota de los galeones se decretó en el año 1740. De hecho, la última Flota de Galeones fue la comandada por Blas de Lezo en 1737. Mientras que las flotas entre la península y Nueva España se restablecieron en 1754, y continuaron hasta 1789. CASTILLO MATHIEU, Nicolás. *Llave de las Indias*. Bogotá: Ediciones El Tiempo, 1981, p. 98-100.

⁴³³ Desde el siglo XVI, los navíos de registros hacían su función de comerciar con América, pero fuera de las rutas comerciales de las flotas y galeones, para no romper el pretendido monopolio del comercio oficial. De hecho, hasta 1740 las licencias concedidas por la Corona para navegar en registros fueron muy limitadas. A partir de entonces se convierte en la forma más común de establecer relaciones mercantiles con las Indias. GUTIÉRREZ ÁLVAREZ, Secundino. *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril*. Madrid: Editorial Mapfre, 1993, p.27.

⁴³⁴ CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo. *América hispánica (1492-1898)*. Madrid: Marcial Pons Ediciones Historia, 2009, p. 164

⁴³⁵ LAMIKIZ, Xabier. "Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII", *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, vol. XXV, nº 2, 2007, p. 247.

⁴³⁶ LAMIKIZ, Xabier. "Comerciantes y estrategias mercantiles en los intercambios transoceánicos de la Lima Borbónica, 1700-1821", *História Revista*, vol. 21, nº 3, 2016, p.74.

peninsulares (sin restricciones de fechas de entrada y salidas de los puertos), y agilizó el flujo de mercancías y productos entre ambos continentes, pues una vez que llegaban estas embarcaciones a las ciudades americanas, vendían sus productos directamente.

El espacio cartagenero estuvo presidido en gran medida por el desarrollo del comercio atlántico que propulsaba la circulación de un flujo de noticias que era fundamental para el devenir del progreso de dicha ciudad. Esta circulación de mercancías y de información fraguó y consolidó las formas de sociabilidad y de valor que se extendieron a capas más amplias de la sociedad que forjaron las redes urbanas de la fachada atlántica⁴³⁷.

De lo que no cabe duda es que los rasgos comerciales y defensivos, junto con su excelente ubicación convirtieron a la urbe cartagenera en un lugar clave para las comunicaciones, no sólo en su interior sino también con otros territorios americanos, la península y las distintas potencias extranjeras. En efecto, Cartagena de Indias se situaba en el área de mayor intensidad de los intercambios postales en la costa Atlántica. Situación que reflejó su fuerte potencial comunicativo y el lugar de preferencia que ocupó como centro privilegiado en el sistema de comunicaciones imperial desde los inicios del período colonial.

2.2.3. CARTAGENA DE INDIAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVIII

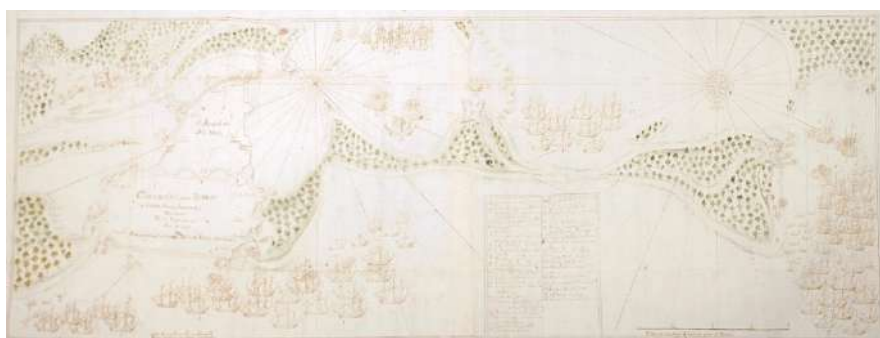
Durante la primera mitad del siglo XVIII se procedió a reforzar la infraestructura defensiva y militar Cartagena de Indias, lo que le sirvió para impulsar el crecimiento económico de la plaza fuerte.

A finales del siglo XVII, en 1697, se produjo el asalto del Barón de Pointis sobre Cartagena de Indias que provocó grandes destrozos en sus fortificaciones⁴³⁸ (mapa n° 10). Este ataque respondía a la táctica empleada por Luis XIV de arremeter contra las plazas más importantes de la monarquía hispánica mediante expediciones corsarias y el

⁴³⁷ FORTEA PÉREZ, José Ignacio; GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy; GUIMERÁ RAVINA, Agustín. *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Ministerio de Fomento, 2006, p. 366.

⁴³⁸ LEMAITRE, Eduardo. *Breve historia de Cartagena 1501-1901*. Bogotá: Italgraf, 1983, pp. 79-80.

bombardeo de algunas de las principales ciudades bajo la jurisdicción del monarca católico como las realizadas contra Barcelona en 1697, Alicante en 1691 o Bruselas en 1699. Este suceso demostró la fragilidad de la ciudad, pues ni la barrera natural ni los baluartes y fuertes militares fueron suficientes para impedir los ataques⁴³⁹. En consecuencia, al inicio del siglo XVIII, Cartagena de Indias se encontraba en una de las situaciones más vulnerables de su historia. A ello se le unía el empeoramiento de las comunicaciones trasatlánticas de la península con las colonias que se vio gravemente afectado durante la Guerra de Sucesión que interrumpió de forma dramática la circulación de los flujos de la información.



Mapa n° 10: *Plano de la Ciudad y Puerto de Cartagena de Yndias, con la situación de la Armada Francesa que la saqueó y destruyó en 1697.* Fuente: A.G.I., *Mapas y planos - Panamá*, 117.

Tras la muerte de Carlos II y una vez que llegó la noticia de su testamento en favor del candidato Borbón, el cabildo de Cartagena de Indias aclamó el 29 de agosto de 1701 al nuevo rey Felipe V⁴⁴⁰ por lo que los franceses pasaban de convertirse de enemigos en los principales aliados del monarca católico. Esto supuso que tan solo cuatro años después del ataque de 1697, el francés Ducasse, antiguo miembro de la flota de Pointis, entrase en Cartagena de Indias con todos los honores y en calidad de protector de la flota anual de los galeones españoles⁴⁴¹. No obstante, los notables cambios de alianza, existe una cierta continuidad histórica en la sociedad hispanoamericana durante la transición entre la Corona de los Austrias a los Borbones en la cual Cartagena de Indias seguía jugando un papel clave en el tablero de juego de los poderes imperiales. De manera que el desarrollo

⁴³⁹ Para saber más sobre la defensa de Cartagena de Indias durante la Guerra de Sucesión, véase RUIZ RIVERA, Julián. *Cartagena de Indias y su Provincia: una mirada a los siglos XVII y XVIII*. Bogotá: Editores El Áncora, 2005, pp. 276-304.

⁴⁴⁰ A.G.I., *Audiencia de Santa Fe*, 448.

⁴⁴¹ BORREGO PLÁ, María del Carmen. “Impacto de la entronización borbónica en el caribe neogranadino”, *Temas Americanistas*, vol. 19, 2007, p. 29.

de la ciudad en el siglo XVIII siguió ligado al progreso y evolución de la administración militar⁴⁴², y a su condición de ser centro de intercambio marítimo y terrestre de bienes, servicios e información y, nodo geopolítico de gran relevancia⁴⁴³.

El ataque de Pointis impulsó un planteamiento defensivo mucho más férreo y resistente a lo largo del siglo XVIII para hacer frente a una nueva amenaza extranjera por lo que la reparación y construcción de la infraestructura defensiva de la plaza cartagenera corrió en paralelo al compás de las iniciativas reformistas del siglo XVIII. Para una completa defensa de la plaza, se establecieron fuertes en las entradas de la bahía y en lugares estratégicos de la misma (imagen nº 6). Destacamos los fuertes de Santa Cruz, de la Manga, del Manzanillo, el Castillo de San Luis, San Sebastián del Pastelillo, el castillo de San Fernando, las baterías de San José, Santa Bárbara y el Ángel San Rafael, y el reconocido Castillo de San Felipe de Barajas. Este activo proceso de ingeniería militar se vio reforzado con la profesionalización de las tropas regulares y con la reforma de las milicias⁴⁴⁴. A partir de entonces, Cartagena de Indias destacó por su importancia excepcional como baluarte militar debido a sus formidables fortalezas⁴⁴⁵, convirtiéndose en un bastión clave en el sistema defensivo del Caribe.

⁴⁴² Cartagena dispuso de las mejores fortificaciones, las mejores unidades militares y el mejor entrenamiento. En 1788 era sin discusión la guarnición militar más importante de toda Tierra Firme. SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. “La gobernación de Cartagena de Indias y el sistema defensivo indiano en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Militar*, vol. 98, 2005, p. 39.

⁴⁴³ Durante la primera mitad del siglo XVIII, toda la navegación neogranadina pasaba a través de Cartagena de Indias. De hecho, los 60 paquebotes que dejaron España con dirección a Nueva Granada entre 1701 y 1763 llegaron al puerto cartagenero. Véase GRAHN, Lance R. “Cartagena and its Hinterland in the Eighteenth Century”, en *Atlantic Port Cities: Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*. Tenesse: University of Tenesse Press, 1991, pp. 170-173.

⁴⁴⁴ Sobre las reformas militares en América véase KUETHE, Allan y MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. *Soldados del Rey. El ejército borbónico en América colonial en vísperas de la independencia*. Castellón: Universitat Jaume I, 2005.

⁴⁴⁵ El protagonista de la construcción de la mayoría de las fortificaciones que se realizaron durante el siglo XVIII fue el ingeniero Antonio de Arévalo, considerado como el verdadero técnico fortificador de la plaza, y de marcada trascendencia en el desarrollo militar de la misma. Véase MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. *La institución militar en Cartagena de Indias en el siglo XVIII (1700-1800)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982.

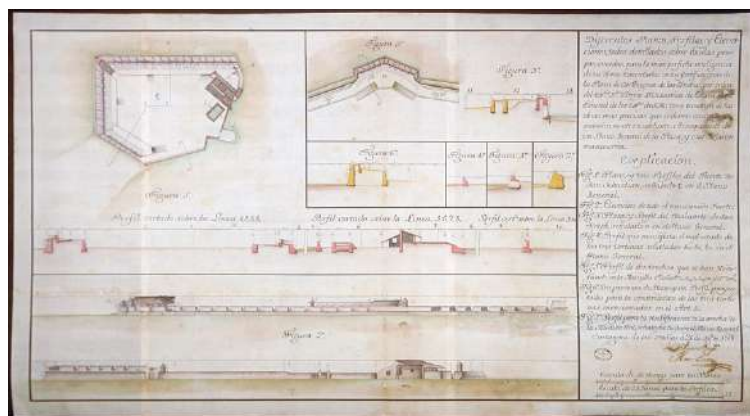


Imagen nº 6: *Planos, perfiles y elevaciones de las obras de las fortificaciones de Cartagena de Indias*. Fuente: A.G.I., *Mapas y planos - Panamá*, 292.

La economía cartagenera fue muy dinámica en la segunda mitad del siglo XVIII por varias razones. Por una parte, las numerosas reparaciones y construcciones militares que se llevaron a cabo en este período supusieron una fuente de empleo debido a la gran demanda de mano de obra y de trabajadores cualificados entre los que destacaron los ingenieros militares. Además, la mejora del carácter defensivo cartagenero hizo necesario mantener en la ciudad un crecido número de militares que eran claves para la economía local que recibía un importante estímulo gracias a las ingentes partidas de los situados⁴⁴⁶. Por otra parte, la condición de puerto autorizado por la Corona para el comercio con la península dotó de mayor vitalidad a una economía que no sólo provenía de los intercambios comerciales legales, sino que se veía también estimulada por la recaudación de los impuestos y derechos de aduana del comercio ultramarino del virreinato, y por el dinámico comercio de contrabando.

No obstante, el comienzo del siglo XVIII en Cartagena de Indias experimentó importantes dificultades económicas debido a la interrupción de la navegación marítima motivada por la guerra de la Sucesión, o al creciente control en manos extranjeras de la mayor parte de los circuitos comerciales que impulsaron un contrabando que se incrementó con la concesión del Navío de Permiso y del Asiento de Negros a Inglaterra

⁴⁴⁶ El situado constituía el principal ingreso fiscal que Cartagena recibía de otras cajas reales del virreinato, como Mompox y Santa Fe, y de otros virreinos de la América española. Era el pago que se recibía para sostener y mantener los servicios militares de la ciudad. Véase MEISEL ROCA, Adolfo. “¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces”, *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, vol. 11, 2003, pp. 1-64.

por el Tratado de Utrecht de 1713⁴⁴⁷. Tanto es así que la economía política neogranadina en el siglo XVIII estuvo ligada de forma importante al contrabando y al comercio informal por lo que se puede afirmar que los contrabandistas extranjeros penetraron en las provincias caribeñas de la Nueva Granada con mayor eficacia que los invasores militares.

Durante la primera mitad del siglo XVIII, el principal momento de tensión tuvo lugar durante el año 1741 cuando una flota inglesa de 124 navíos bajo el mando del Almirante Edward Vernon atacó Cartagena, además de otros puertos claves del imperio hispánico como Portobelo y El Callao, con el objetivo de liberar el comercio de las Indias del monopolio español (mapa n° 11). Este ataque supuso la casi destrucción de los castillos de Bocachica y los invasores lograron entrar en la bahía. Sin embargo, el ejército inglés fue derrotado debido, en gran medida, a las enfermedades tropicales que diezmaron a la tropa, así como a la estrategia defensiva de la ciudad que era comandada por el teniente general de la Armada Blas de Lezo. Esta batalla constituyó uno de los principales episodios de la Guerra de la Oreja de Jenkins⁴⁴⁸. Sus consecuencias fueron la puesta en marcha de un programa de mejora del sistema defensivo en Cartagena de Indias.

⁴⁴⁷ El Navío de Permiso concedía a los ingleses el derecho limitado a comerciar con las Indias españolas, que consistía en un buque mercante al que se autorizaba a recorrer anualmente las colonias españolas para vender su mercancía. Por su parte, el Asiento de Negros se trataba de un contrato exclusivo para la importación de esclavos a las colonias españolas en América, que se otorgó al imperio británico en 1713, como compensación por la victoria de Felipe V en la Guerra de Sucesión Española. Este tratado fijaba una cantidad limitada para traficar con esclavos negros en el período de treinta años. En la práctica, las limitaciones de los acuerdos no se cumplieron, y ello fomentó el contrabando inglés en la América española, pues favorecía la introducción no sólo de más piezas de esclavos de las que imponía el tratado sino el intercambio ilegal de manufacturas y otros productos y mercancías. Para leer el tratado completo del Asiento de Negros véase CANTILLO, Alejandro del. *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas de la casa de Borbón desde el año de 1700 hasta el día*. Madrid: Imprenta de Alegría y Charlain, 1843, Pp. 58-70

⁴⁴⁸ Inglaterra consolidó su presencia comercial en América durante y después del conflicto, satisfaciendo de esta forma una buena parte de los objetivos propuestos al inicio de la contienda. Sobre la Guerra de la Oreja de Jenkins véase CERDÁ CRESPO, Jorge. *La guerra de la Oreja de Jenkins: un conflicto colonial (1739-1748)*. Tesis Doctoral. Alicante: Universidad de Alicante, 2008.



Mapa nº 11: *Plan of the harbour of Cartagena de Indias* Fuente: T.N.A., *State Papers Foreign*, 89/91/34.

A finales del siglo XVIII, la ciudad de Cartagena experimentó un crecimiento demográfico⁴⁴⁹. Después de Santa Fe de Bogotá, Cartagena era la segunda ciudad en número de habitantes del virreinato de la Nueva Granada. Aunque la población era predominantemente blanca y mestiza, Cartagena de Indias contaba con la presencia de una gran cantidad de negros, algunos indígenas y, por supuesto, de un gran número de extranjeros tanto estantes como de paso y que fueron determinantes para la actividad mercantil de la ciudad⁴⁵⁰. El mestizaje, que constituía uno de los rasgos principales de su identidad social y cultural, dotó de un gran dinamismo a una ciudad caracterizada por su alto grado de cosmopolitanismo.

La sociedad cartagenera era profundamente jerárquica y de fuerte estratificación racial pues en la cúspide de la misma se encontraba una poderosa élite blanca, aunque menor en número, que ocupaba los principales puestos burocráticos y comerciales e intentaba controlar el comercio lícito e ilícito. La composición social respondía a su papel de centro comercial y defensivo. La élite urbana cartagenera estuvo formada por

⁴⁴⁹ La población de Cartagena de Indias pasó de 4.556 habitantes en 1708 a 13.690 en 1777. AGUILERA DÍAZ, María y MEISEL ROCA, Adolfo. *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*. Cartagena de Indias: Banco de la República, 2009.

⁴⁵⁰ “Los puertos de Indias están inundados de extranjeros, especialmente el de Cartagena”. A.G.I., *Audiencia de Santa Fe*, 435.

comerciantes como el elemento más representativo de la actividad empresarial de la ciudad, por unos pocos terratenientes de las zonas interiores, y por algunos militares profesionales de la alta administración⁴⁵¹.

El abigarrado y complejo tejido de numerosos entramados transnacionales (mercantiles, financieros, burocráticos, militares o religiosos) que operaban en la ciudad de Cartagena de Indias explican que se convirtiese en uno de los principales centros de operaciones del reformismo borbónico del siglo XVIII cuyas medidas de intervención estatal estaban orientadas a revalorizar la posición geoestratégica de sus puertos a través de ideas y proyectos de mejora de la infraestructura militar, de avances en la comunicación y del progreso del comercio. Cartagena actuó como uno nodo crucial de encuentros, articulaciones, transformaciones y transferencias que operaban a escala global por lo que, a lo largo del siglo XVIII, se convirtió en uno de los principales centros de un sistema imperial que, como el hispánico y a pesar de los esfuerzos centralizadores de la nueva monarquía, seguía caracterizando por su naturaleza policéntrica.

⁴⁵¹ RUIZ RIVERA, Julián. *Cartagena de Indias y su Provincia: una mirada a los siglos XVII y XVIII*. Bogotá: Editores El Áncora, 2005, pp. 393.

3. EL PLAN DE REFORMA POSTAL EN HISPANOAMÉRICA

“El uso de las postas ha sido un medio inventado, para que las naciones faciliten su recíproca correspondencia”.

Campomanes, *Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del Reyno*⁴⁵².

La red postal constituyó un papel central en los proyectos de competencia de los imperios. De ahí que, en la segunda mitad del siglo XVIII, la monarquía hispánica ahondase en la necesidad de mejorar las comunicaciones como eje central de sus políticas gubernamentales.

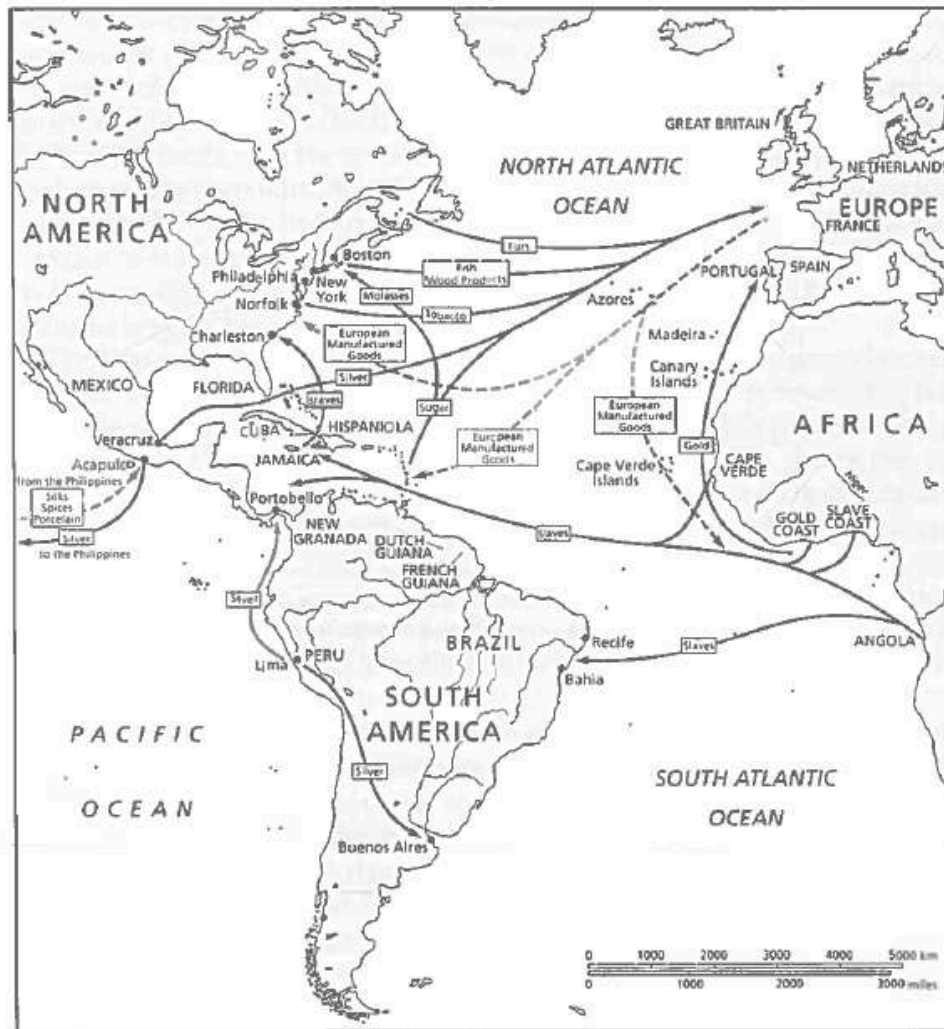
3.1. DESENCADENANTES PREVIOS. LA COMPETENCIA COMERCIAL ENTRE IMPERIOS EN EL MARCO DE LA GUERRA DE LOS SIETE AÑOS

“Las guerras actuales más se emprenden con el poseer el tráfico de las colonias, que por el extender el dominio”⁴⁵³. Estas palabras de Pedro Rodríguez de Campomanes reflejan la rivalidad imperial que existió en el siglo XVIII, en el cual las distintas potencias europeas pelearon por la supremacía comercial en los distintos focos de sus extensiones imperiales (mapa nº 12). Ello pone de manifiesto la existencia de dos modelos de imperio sobre los que se discutía en la época: el ateniense comercial y el romano territorial. El libro de Andrew Edwards pone el acento sobre esta cuestión para demostrar que el republicanismo y el imperialismo no son antitéticos, explicando que los

⁴⁵² CAMPOMANES, Pedro Rodríguez. *Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del Reyno*. Madrid: Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1761.

⁴⁵³ CAMPOMANES, Pedro Rodríguez. *Reflexiones sobre el comercio español a Indias (1762)*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales – Ministerio de Economía y Hacienda, 1988.

republicanos eran a menudo expansionistas, y que la imagen y la retórica republicana se desplegaba, a menudo, al servicio de las aspiraciones imperiales⁴⁵⁴.



Mapa nº 12: *Mapa del Atlántico sobre el año 1750*. Fuente: BENJAMIN, Thomas. *The Atlantic world Europeans, Africans, Indians and their shared history, 1400-1900*. Cambridge: Cambridge University Press, 2013, p. 489.

Desde la Guerra de Sucesión Española, el equilibrio de poderes en Europa se mantuvo de forma generalizada, aunque había sido trastocado considerablemente en la esfera colonial americana, especialmente por el imperio británico. El Tratado de Utrecht había modificado el dominio de las políticas europeas que, a partir de entonces, iba a girar

⁴⁵⁴ ANDREW, Edward. *Imperial Republics: Revolution, War and Territorial Expansion from the English Civil War to the French Revolution*. Toronto: University of Toronto Press, 2017.

en torno a Francia y Gran Bretaña, que se enfrentaron continuamente por la supremacía colonial, principalmente en el escenario Atlántico. En este escenario de competencia se desencadenaron numerosos conflictos entre los imperios europeos durante todo el siglo XVIII.

Desde la década de 1740, Gran Bretaña fue adquiriendo una gran fortaleza como imperio, especialmente como potencia marítima centrada en la expansión comercial colonial. Esto originó enormes rivalidades coloniales en América y conflictos de intereses con los imperios europeos en un contexto mercantilista en el cual la teoría económica dominante era la expansión territorial con fines mercantiles, es decir, con el objetivo de incrementar la riqueza y el poder de cada imperio⁴⁵⁵. Esto convirtió al espacio americano en un objetivo de alta significación para los rivales y, por tanto, en un campo de batalla. Lo cual significó una traslación de los intereses europeos que, en vez de fijar sus miras hacia el Mediterráneo, como lo habían hecho hasta ahora, lo viraron hacia el atlántico, epicentro de la política imperial a lo largo de todo el siglo XVIII.

En el siglo XVIII uno de los conflictos bélicos más destacados fue la Guerra de los Siete Años, considerada una de las primeras guerras globales debido a que se desarrolló simultáneamente en Europa y ultramar (América, África, India) debido a que, por una parte, se luchó por la hegemonía en Europa liderada por Austria, Prusia y Rusia; y, por otra, la rivalidad colonial encabezada por Gran Bretaña y Francia⁴⁵⁶.

La Guerra de los Siete Años estalló entre 1754 y 1755, cuando los británicos atacaron posiciones reclamadas por Francia en América del Norte y capturaron cientos de navíos mercantes franceses. Como consecuencia, en 1756 estalló un conflicto bélico en el cual Gran Bretaña y Francia se disputaron el dominio del océano Atlántico y del Índico y, por tanto, la supremacía global. Esta contienda tuvo importantes repercusiones en otras potencias europeas como Portugal, las Provincias Unidas y España. Esta última se vio directamente implicada en las fases finales por su alianza con Francia, en contra de Gran Bretaña, debido a la firma del Tercer pacto de familia en 1761. En consecuencia, entró en la guerra el 15 de enero de 1762 contra el imperio británico, el cual no reconocía otra ley “que la de su engrandecimiento en la tierra, y despotismo en el mar para el trato

⁴⁵⁵ PAGE, Anthony. *Britain and the Seventy Years War, 1744-1815. Enlightenment, Revolution and Empire*. Londres: Palgrave Macmillan, 2015, p.4

⁴⁵⁶ Sobre la concepción global de la Guerra de los Siete Años, a través del análisis de perspectivas regionales véase DANLEY, Mark H. y SPEELMAN, Patrick J. *The Seven Year's War: global views*. Leiden/Boston: Brill, 2013.

con las demás potencias”⁴⁵⁷. Este conflicto no sólo supuso una pugna por el control del comercio marítimo y de las rutas de navegación, también una disputa por la transformación de los equilibrios geopolíticos y económicos de los imperios implicados que, a partir de entonces, se modificaron en pos del imperio británico.

La Guerra de los Siete Años también evidenció la singularidad de este conflicto durante este período, focalizado en las acciones navales, debido a que la estrategia principal del imperio británico fue la de prolongar su dominio marítimo. Esto condujo a la adaptación de los distintos sistemas defensivos imperiales a la guerra en el mar y, por tanto, a una atlantización de la política internacional⁴⁵⁸. En este aspecto, la marina británica tuvo un papel central en la defensa del mismo, así como en su expansión territorial. Lo que condujo a que el Atlántico fuera dominado en gran medida durante el siglo XVIII por la *Royal Navy*, el mercantilismo británico y las finanzas londinenses⁴⁵⁹.

El Tratado de París en 1763 puso fin a la Guerra de los Siete Años y generó una remodelación del escenario político global. Se trató de un complejo tratado con una amplia gama de acuerdos entre los participantes en la contienda. De este tratado, firmado por Gran Bretaña, Francia, España y Portugal, se pueden destacar como puntos esenciales: Gran Bretaña consiguió en América toda Canadá⁴⁶⁰, territorios al este del río Mississippi, Isla de Cabo Bretón, Dominica, Granada, San Vicente y Tobago, Senegal, y posesiones en la India; España entregó la Florida a Gran Bretaña y Colonia de Sacramento a Portugal, y recuperó La Habana y Manila; y Francia cedió a España la Luisiana como compensación, y recuperó Guadalupe y Martinica. Los resultados de la guerra favorecieron a Gran Bretaña, la cual se apoderó de Norteamérica, lo que hizo que, junto con el triunfo en la India, redirigió en el futuro su expansión colonial hacia Asia, pretendiendo la hegemonía mundial. De hecho, las concesiones territoriales del imperio británico se debieron a que tomó conciencia de que el control del Caribe pasaría por el dominio marítimo, y no tanto por retener las bases conquistadas a franceses y españoles

⁴⁵⁷ “He determinado por Decreto de quince del mes corriente, que desde luego se publique igualmente en esta Corte la guerra contra el rey de Inglaterra, sus reynos, estados, y súbditos”. A.M.N., *Manuscritos*, 833.

⁴⁵⁸ Las políticas navales fueron esenciales durante este período. Sobre esta materia véase BAUDOT MONROY, María (ed.). *El Estado en Guerra. Expediciones Navales Españolas en el Siglo XVIII*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2014, pp. 380-384.

⁴⁵⁹ BENJAMIN, Thomas. *The Atlantic world Europeans, Africans, Indians and their shared history, 1400-1900*. Cambridge: Cambridge University Press, 2013, p. 474.

⁴⁶⁰ Uno de los objetivos primordiales de la guerra, por parte del imperio británico, era expulsar a Francia de Canadá. DORN, Walter L. *Competition for empire, 1740-1763*. Nueva York: Harper and Brothers Publishers, 1940, p. 381.

durante la contienda⁴⁶¹. La potencia más perjudicada fue Francia, pues esta contienda supuso el derrumbamiento de su primer imperio colonial, ya que su poder en Norteamérica y la India fue destruido, lo que provocó que su dominio en África y el Caribe fuera socavado⁴⁶². Además, en el plano europeo, Prusia consolidó su hegemonía y se confirmó la relevancia de Rusia en la escena de Europa. En definitiva, esta contienda bélica fue el punto de arranque de una pretendida reorganización política, económica y militar de los dominios ultramarinos de los imperios europeos, cuyos dirigentes eran conscientes de la importancia de fortalecer estas posesiones para continuar en la lucha por la hegemonía global.

Un momento clave para el imperio hispánico durante el desarrollo de esta contienda fue a partir de 1760 cuando se vieron implicadas las colonias españolas, principalmente una de las zonas más valiosas para la monarquía hispánica: el Caribe. En este aspecto, cabe resaltar el interés que Gran Bretaña siempre había tenido por las posesiones hispanoamericanas puesto que deseaba tener acceso directo a sus mercados y recursos⁴⁶³. De ahí que, en agosto de 1762, la armada británica consiguiese conquistar La Habana⁴⁶⁴ (imagen nº 7). Con este hecho, el poder naval británico controló la principal salida y entrada del Caribe y, con ello, obstaculizaba y bloqueaba el paso de los navíos españoles a la América española.

⁴⁶¹ VÁZQUEZ CIENFUEGOS, Sigfrido. “La Habana Británica: once meses claves en la historia de Cuba”, en *Metodología y nuevas líneas de investigación de la Historia de América*. Burgos: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Burgos, 2001, pp. 142.

⁴⁶² MCKAY, Derek y SCOTT, H.M. *The rise of the great powers 1648-1815*. Londres y Nueva York: Longman, 1983, Pp.198.

⁴⁶³ PAQUETTE, Gabriel. “Visiones británicas del Mundo Atlántico español, c. 1740-1830”, *Cuadernos de Historia Moderna*, nº 10, 2011, p. 150.

⁴⁶⁴ Sobre la ocupación británica de La Habana durante la Guerra de los Siete Años, véase VÁZQUEZ CIENFUEGOS, Sigfrido. “La Habana Británica: once meses claves en la historia de Cuba”, en *Metodología y nuevas líneas de investigación de la Historia de América*, Burgos, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Burgos, 2001, pp. 131-147.



Imagen nº 7: *Defensa del Morro de La Habana (1 de julio de 1762)* por Rafael Monleón, 1873.

Fuente: Museo Naval de Madrid.

Esto supuso un varapalo muy fuerte para España, ya que una de sus defensas más fuertes y preciadas había caído en poder del enemigo, perdiendo así la supremacía estratégica en el Caribe que, hasta ese momento, había sido casi inexpugnable. Esta toma de La Habana colapsó los circuitos económicos, políticos y de comunicaciones del imperio. De hecho, constituyó uno de los fracasos militares más importante del siglo XVIII e, incluso, de toda la época colonial para el imperio hispánico.

La historiografía ha reforzado la idea de que fue este desastre de La Habana el que motivó el proceso de intensificación y aceleración de las reformas borbónicas que, aunque ya se venían dando desde principios de siglo, a partir de entonces y durante el gobierno de Carlos III, se hicieron mucho más acuciantes. Esto se debía a que la monarquía adquirió conciencia de la importancia estratégica de las colonias americanas, principalmente del Caribe, amenazadas por las potencias extranjeras que las acechaban continuamente; y mermaban el intento de control que pretendía la Corona sobre ellas, generando peligros a través del contrabando y de los conflictos bélicos. Esto llevó a programar un proceso de reajuste de las instituciones hispanoamericanas con el objetivo de que alcanzaran la fuerza y riqueza requerida para reconvertir a España en una potencia global que pudiera competir con el imperio británico⁴⁶⁵.

A partir de entonces, América, principalmente el Caribe, se convirtió en el eje articulador de las políticas reformistas de Carlos III, y La Habana en un laboratorio experimental de las mismas. En La Habana, nodo geoestratégico de los imperios

⁴⁶⁵ NAVARRO GARCÍA, Luis. *Hispanoamérica en el siglo XVIII*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2012, p. 187.

Europeos, se ejecutaron profundas reformas sustentadas en un juego de negociaciones entre las élites locales y peninsulares que tuvieron efectos positivos inmediatos. La idea era que la implementación de medidas socioeconómicas y burocráticas, que habían comenzado en el espacio caribeño, se extendieran después al resto de territorios hispanoamericanos, suponiendo para la Corona la obtención de recursos que permitirían sufragar los gastos que exigía el cambio de la situación en América⁴⁶⁶.

En época de guerra, una comunicación fluida era indispensable para que el gobierno estuviera informado de todo lo que ocurría en el escenario bélico con el fin de emprender la actuación estratégica oportuna. Los militares eran uno de los agentes activos que propulsaron la necesidad acuciante de disponer de información y, por ello, algunos tomaron la iniciativa de mandar embarcaciones que viajaran desde La Habana hasta Cartagena de Indias para “que se nos comunicasen noticias del estado de las cosas, por lo que carecemos aquí de ellas tanto de Europa, como de otras partes de esta América”⁴⁶⁷. Sin embargo, estas situaciones bélicas pusieron sobre el tapete la lentitud e irregularidad de las comunicaciones. Esto es algo que se refleja en el siguiente gráfico que revela la escasez de navíos de aviso y paquebotes que se enviaron desde la península a América durante los años en los que se desarrolló la contienda de la Guerra de los Siete Años (gráfico nº 3).

⁴⁶⁶ Para un detallado y analítico estudio del origen y el desarrollo de las medidas borbónicas en Cuba, véase PARCERO TORRE, Celia María. *Pérdida de La Habana y Reformas Borbónicas en Cuba, 1760-1773*. Valladolid: Junta de Castilla y León. Consejería de Educación y Cultura, 1998, p. 173.

⁴⁶⁷ Pedro de Castro Navarro, como jefe y comandante de una de las escuadras involucradas en la Guerra de los Siete Años en el espacio americano, propuso despachar una embarcación para conducir desde Cartagena de Indias a La Habana, y viceversa, caudales y, sobre todo, noticias. A.G.N.C., *Colonia, Milicias y Marina*, Tomo 81, ff. 70-71.

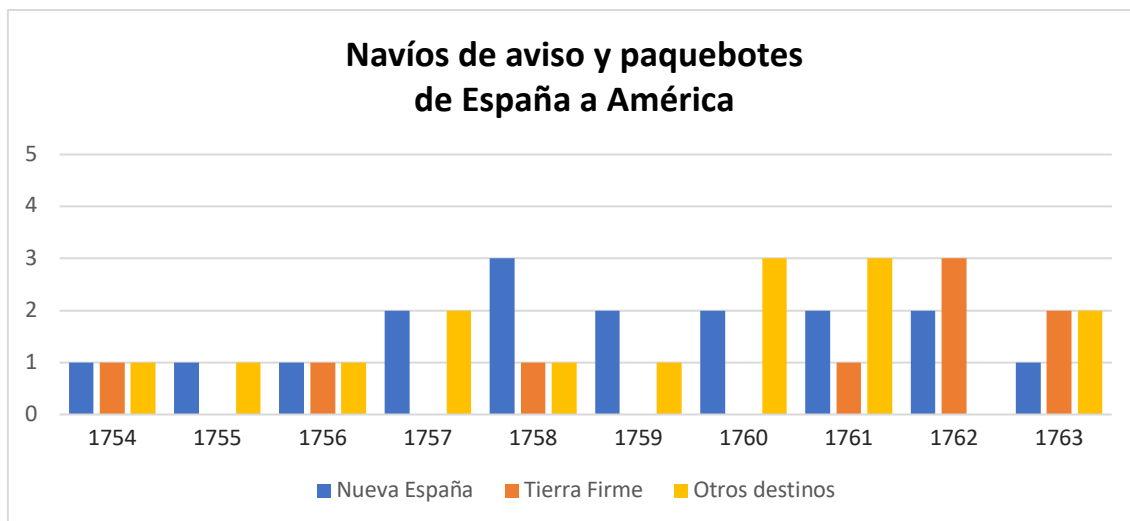


Gráfico nº 3. *Navíos de aviso y paquebotes de ida (España-América) del año 1754 al 1763.*

Elaboración propia. Fuente: A.G.I., *Casa de la Contratación*, 2902 A.

En este gráfico se refleja el número de navíos de avisos y paquebotes despachados desde la península hacia distintos puertos hispanoamericanos durante los años de desarrollo de la Guerra de los Siete años, esto es, entre 1754 y 1763. En él se manifiesta la irregularidad que las comunicaciones marítimas postales sufrían con los conflictos bélicos ya que, en dicho período, los navíos de aviso y los paquebotes que se dirigieron de la península a América no sobrepasaron los seis anuales, cantidad que sólo se alcanzó en 1761; seguida de la de cinco embarcaciones que se despacharon en los años 1758, 1760, 1762 y 1763; de las cuatro del año de 1757; de las tres de los años 1754, 1756 y 1759; y, de las dos del año 1755. A pesar de la discontinuidad del despacho de las embarcaciones, en el gráfico se refleja la tendencia hacia un leve aumento de la circulación de la información postal ultramarina a lo largo de los años de desarrollo de la contienda. Sin embargo, es llamativo cómo durante los años 1755, 1757, 1759 y 1760 no se envió ninguna embarcación oficial con correo hacia la zona de Tierra Firme.

El puerto de salida de dichos navíos fue esencialmente el de Cádiz, y los destinos principales continuaron siendo los de Veracruz en Nueva España y Cartagena de Indias en Tierra Firme, prevaleciendo el primero con 20 embarcaciones despachadas sobre el segundo con 9. No obstante, muchos de estos navíos de aviso y paquebotes se enviaron a otros puertos, distintos de los anteriores. Entre ellos, sobresale el de Buenos Aires con ocho barcos despachados, mientras que, a La Habana, Santiago de Cuba y Puerto Rico se

mandaron dos embarcaciones a cada uno de ellos, y una a Cumaná, en dicho lapso de tiempo⁴⁶⁸.

En este contexto, los gobiernos europeos tenían un marcado interés por interceptar la comunicación de sus enemigos para averiguar sus tácticas y estrategias en el campo de batalla⁴⁶⁹. De ahí que, conscientes de la interceptación de la correspondencia, tomaban medidas como la de las cartas cifradas (imagen n° 8) o la normativa de arrojar la correspondencia al mar al avistar un barco enemigo⁴⁷⁰. Cabe señalar que no se trata de una medida nueva sino estructural en el sistema de comunicaciones oficiales de la monarquía.

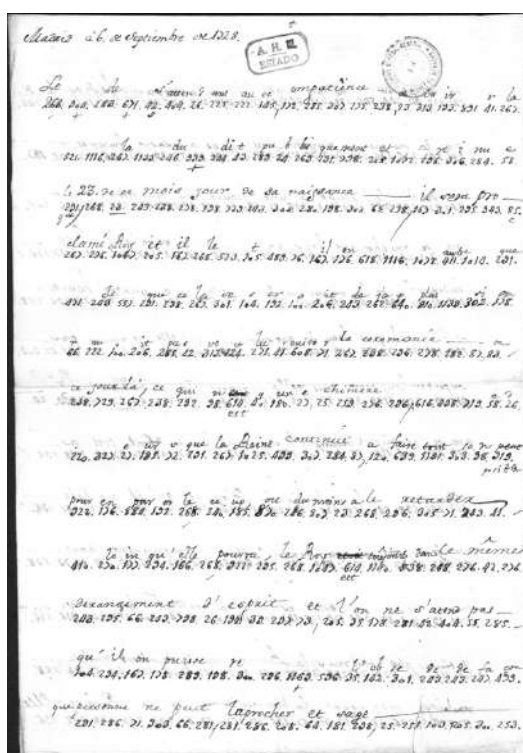


Imagen n° 8: Ejemplo de carta cifrada, 1728. Fuente: A.H.N., *Estado*, 2991.

Un ejemplo de correspondencia capturada durante la Guerra de los Siete Años lo hallamos en los *National Archives* donde se encuentran cartas interceptadas por el imperio

⁴⁶⁸ A.G.I., *Casa de la Contratación*, 2902A.

⁴⁶⁹ CAPLAN, Jay. *Postal culture in Europe, 1500-1800*. Oxford: Voltaire Foundation, 2016, p. 29. La acción de interceptar cartas a los enemigos es una práctica antigua que se llevó a cabo por los imperios en los múltiples conflictos bélicos durante la historia. Otro ejemplo de ello se encuentra en la correspondencia francesa capturada por los españoles durante las guerras napoleónicas. A.H.N., *Estado*, 3181.

⁴⁷⁰ Hallamos ejemplos de cartas encriptadas en A.H.N., *Estado*, 2991.

británico a embarcaciones de potencias enemigas, como Francia y España⁴⁷¹ (imagen nº 9). Ello prueba la inclinación de los británicos, al igual que sucedía en otros imperios, a hacerse con la correspondencia de sus enemigos para conseguir datos relevantes de sus maniobras, y así poder actuar en consecuencia⁴⁷². Esto supuso una gran ventaja para el imperio británico ya que, al estar informado metódicamente, se anticipaba a sus enemigos y desplegaba sus habilidades y argucias, lo que le sirvió de gran ayuda para salir victorioso en las batallas del siglo XVIII⁴⁷³.

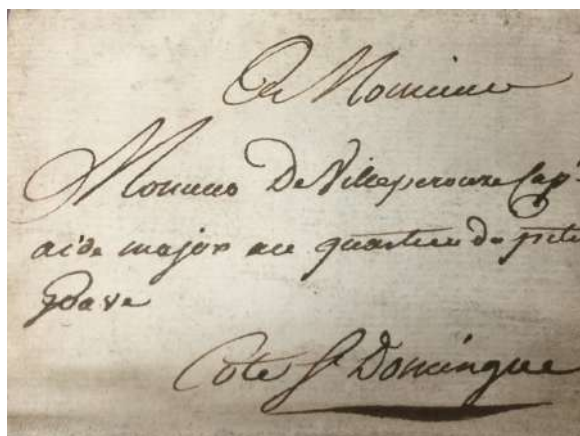


Imagen nº 9: Carta de un navío francés interceptada por uno británico, 1757. Fuente: T.N.A., *High Court of Admiralty*, 30/264.

En líneas generales, el conflicto bélico solía obstruir las redes de comunicaciones interestatales. Por lo que los imperios se valieron de numerosas y diversas redes bajo las premisas de un complejo sistema de comunicación para estar informados⁴⁷⁴. Una de las

⁴⁷¹ The National Archives (en adelante *T.N.A.*), *High Court of Admiralty*, 30/256; y, *High Court of Admiralty*, 30/264.

⁴⁷² Esto es algo que sucedió en los distintos conflictos bélicos, en los que el imperio británico tenía gran interés, fue el caso de la Guerra de la Oreja de Jenkins. Contexto en el cual también hallamos cartas de un navío español interceptadas por uno británico. *T.N.A.*, *High Court of Admiralty*, 30/250.

⁴⁷³ La acción de capturar cartas de estados no sólo ocurrió en el espacio marítimo, también acontecían por vía terrestre en Europa. Un caso de esta situación se evidencia en la correspondencia al ministro Ricardo Wall en el desarrollo de la Guerra de los Siete Años en territorio europeo donde se expone que “Esta semana que se esperaban con impaciencia las cartas todas partes, no nos a llegado correo ninguno. Las de Austria, Francia, España y demás partes que vienen por Viena han sido detenidos por los prusianos, que han hecho una nueva invasión en la alta Silesia...”. *A.H.N.*, *Estado*, 4758, expediente 3.

⁴⁷⁴ Un ejemplo de la complejidad de los sistemas de comunicación durante los conflictos bélicos lo encontramos en la experiencia de la Guerra de Yamase donde las redes de información a cargo de distintos actores, como mercaderes e indígenas, eran móviles y dinámicas. Un análisis de este caso lo hallamos en DUBCOVSKY, Alejandra. *Informed Power: Communication in the Early American South*. Cambridge: Harvard University Press, 2016, pp. 159-183.

más destacadas fue la de los comerciantes que ofrecían información puntual de lo que ocurría. Esta actuación es corroborada mediante el estudio del giro postal durante las guerras que verifican los límites y el dinamismo del mismo. Era en estos tiempos bélicos cuando más se revelaba la falta de correo organizado entre España y América, sobre todo si los conflictos se desencadenaban en el mar, pues aumentaban considerablemente los obstáculos a los que se tenía que enfrentar el sistema postal como los bloqueos a los distintos puertos españoles, o las capturas de los barcos con correspondencia por los enemigos extranjeros⁴⁷⁵. Por tanto, todas estas peripecias ocurrieron en el imperio hispánico que, durante la guerra, sufrió la falta de un sistema de información organizado tan necesario en tiempos bélicos como manifestó el conde de Campomanes: “las guerras debían de servir de estímulo para establecer los correos entre España e Indias...puesto que tener las noticias a tiempo dependía la conservación de algunos de aquellos dominios”⁴⁷⁶.

Por todo ello, se demuestra cómo la reforma del correo no sólo estaba determinada por la situación política de la monarquía hispánica, sino también por los acontecimientos geopolíticos globales. En efecto, la necesidad del intercambio de información rápida y eficaz impulsó los planes de mejora del sistema postal transatlántico, cauce de comunicación con los territorios de ultramar.

⁴⁷⁵ A.G.I., *Correos*, 462B.

⁴⁷⁶ *Ibidem*.

3.2. ILUSTRADOS EN LA TOMA DE DECISIONES

3.2.1. EL CORREO COMO CAUCE PARA LA MEJORA DEL IMPERIO COLONIAL HISPÁNICO

Las transformaciones experimentadas por la cultura europea por el movimiento ilustrado impactaron de manera fundamental en la cultura europea del siglo XVIII situando a la razón como planteamiento central en todos los ámbitos del saber y la cultura⁴⁷⁷. Entendemos la Ilustración como un movimiento de ideas, prácticas y reformas que circularon entre los estados europeos, y que conformaron su panorama social, económico, político y cultural. Los planteamientos de la Ilustración tuvieron múltiples apariencias e interacciones, no sólo en un marco europeo, también en un contexto global donde la producción de ideas surgía mediante interacciones globales⁴⁷⁸. De manera que las ideas de la Ilustración provocaron una profunda renovación en el pensamiento europeo y americano⁴⁷⁹. En este contexto, se forjó la denominada República de las Letras, en la cual se produjo un intenso proceso de circulación de cartas entre intelectuales europeos y americanos que permitió la recepción y adaptación de las ideas ilustradas entre los círculos académicos de numerosos estados de la esfera global⁴⁸⁰.

En el imperio hispánico, la Ilustración propició un contexto para la formación e implementación de las reformas borbónicas. La política se vio imbuida por las ideas

⁴⁷⁷ Sobre la Ilustración destacamos las siguientes obras: AGUILAR PIÑAL, Francisco. *La España del absolutismo ilustrado*. Madrid: Espasa Calpe, 2005; ASTIGARRAGA, Jesús. *The Spanish Enlightenment revisited*. Oxford: Voltaire, 2015; DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio y PÉREZ SAMPER, María Ángeles. *La España del siglo de las Luces*. Madrid: Ariel, 2004; PAQUETTE, Gabriel. *Enlightenment, Governance, and Reform in Spain and its Empire 1759-1808*. Londres: Palgrave Macmillan, 2008; RUIZ TORRES, Pedro. *Reformismo e ilustración*. Barcelona: Crítica, 2008.

⁴⁷⁸ CONRAD, Sebastian. "Enlightenment in Global History: A historiographical critique", *American Historical Review*, vol. 117, nº 4, 2012, p. 1008.

⁴⁷⁹ Sobre Ilustración en los territorios americanos véanse, entre otros, SILVA, Renán. *Los ilustrados de Nueva Granada, 1760–1808: Genealogía de una comunidad de interpretación*. Medellín: Fondo Editorial Universidad EAFIT, 2008; SOTO ARANGO, Diana; PUIG-SAMPER MULERO, Miguel Ángel; y, ARBOLEDA, Luis Carlos (eds.). *La Ilustración en América Colonial. Bibliografía crítica*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1995.

⁴⁸⁰ Para profundizar en el concepto de la República de las Letras se destacan las siguientes obras: GOODMAN, Dena. *The Republic of Letters: A Cultural History of the French Enlightenment*. Ithaca: Cornell University Press, 1994; WARNER, Michael. *The letters of the republic: Publication and the public sphere in eighteenth-century America*. Cambridge y Londres: Harvard University Press, 1990; y, el Proyecto *Mapping the Republic of Letters*, que traza las conexiones intelectuales y sociales de distintos personajes destacados de la Ilustración. FINDLEN, Paula; EDELSTEIN, Dan; y COLEMAN, Nicole. *Mapping the Republic of Letters*. Stanford: Stanford University, 2013. Disponible en: <http://republicofletters.stanford.edu/index.html> (consultado el 5 de junio de 2018).

ilustradas de la razón, el progreso, la civilización, la tolerancia y la utilidad. Estos conceptos influenciaron en gran medida a las políticas reformistas, especialmente las económicas, en las cuales la idea de progreso sobresalió en los planes financieros para mejorar el aspecto económico de la monarquía.

Para llevar a cabo el ansiado programa reformista, la monarquía borbónica se valió de la colaboración de diversos agentes de las altas esferas de la administración española, que contribuyeron a diseñar, modelar y ejecutar los planes de renovación propuestos con el fin de mejorar las estructuras económicas y administrativas de la monarquía mediante la influencia de las ideas ilustradas. Estos actores continuaron los planteamientos de la política económica de sus antecesores de la primera mitad del siglo XVIII cuya idea del progreso económico, principalmente el comercial, suponía el nudo central de sus proyectos. La diferencia es que, a partir de la segunda mitad del siglo, sí que se aplicarían muchos de estos planes. Por tanto, su objetivo central era convertir la Monarquía Hispánica en un imperio comercial cuyo poder derivase de la habilidad para conquistar los mercados, y poder así competir con otras potencias europeas en el marco de la sociedad comercial del siglo XVIII⁴⁸¹.

De manera que relevantes personalidades cercanas al monarca, como fueron sus ministros y asesores, contribuyeron de manera activa al diseño de los proyectos renovadores que perseguían funcionar como medicina política. Estos actores han sido denominados ilustrados al situarse bajo los planteamientos de la Ilustración, y trabajaban para renovar la estructura imperial a través del ideario de modificaciones parciales en las distintas esferas imperiales. Sus propuestas estaban orientadas a promover la felicidad pública, la difusión del poder estatal, el crecimiento económico, el perfeccionamiento burocrático y militar mediante los parámetros de la razón de estado y el progreso gubernamental⁴⁸². En la Monarquía Hispánica, ilustrados como los españoles Miguel Antonio de Gándara y Pedro Rodríguez de Campomanes, los irlandeses Bernardo Ward y Ricardo Wall, y el italiano Jerónimo de Grimaldi, tomaron conciencia de la importancia de mejorar el sistema postal para afianzar las relaciones ultramarinas. Algo que se reflejó

⁴⁸¹ TAVÁREZ, Fidel José. *The Commercial Machine: Reforming Imperial Commerce in the Spanish Atlantic, 1740-1808*. Tesis Doctoral. Princeton: Universidad de Princeton, 2016. Agradecemos la amabilidad del autor por proporcionarnos su tesis doctoral en vías de publicación.

⁴⁸² PAQUETTE, Gabriel. "Carlos III. La Ilustración entre España y Ultramar, en *Entre el Mediterráneo y Atlántico. Circulaciones, conexiones y miradas, 1756-1867*. México: Fondo de Cultura Económica, 2014, p. 77-78.

en sus informes, memoriales y libros acerca de los problemas que afectaban al imperio hispánico y que proponían soluciones para su progreso.

Miguel Antonio de la Gándara fue un economista español, cercano al monarca Carlos III ya desde su período como rey de Nápoles. Gándara destacó por ser un activo reformista, lo cual le valió, incluso, la entrada en prisión por la autoría de unos papeles considerados sediciosos por parte del gobierno durante el Motín de Esquilache⁴⁸³. En su obra más destacada, *Apuntes sobre el bien y el mal de España*, escrita cuando se hallaba en Nápoles, planteó su proyecto de renovación en consonancia con el ideario de la economía política⁴⁸⁴. Su escrito iba dirigido a trazar recomendaciones para el progreso estatal mediante el desarrollo económico, al considerar que la monarquía era una “gran máquina que se rige y se sostiene sobre tanta infinidad de muelles o resortes, cuantos son los ramos del Estado”⁴⁸⁵. En su texto destacaba la labor de las colonias para revitalizar el poder imperial a través de mejorar su productividad⁴⁸⁶ y, para ello, consideraba esencial entablar una sólida conexión de la península con América mediante el establecimiento de “correos francos de mar, yentes y vinientes de España a la América, y de la América a España, que salgan cada quince días”⁴⁸⁷, cuya gestión y organización estuviera en manos del Consulado de Cádiz, que oficialmente debía administrar los navíos de aviso.

Bernardo Ward era un economista de origen irlandés, afincado en España, que ocupó altos puestos en la administración⁴⁸⁸. Ward esbozó un programa de actuación gubernamental en su libro *Proyecto Económico*, escrito en 1762 y publicado tras su muerte en 1779⁴⁸⁹. En esta obra, Ward hizo un examen crítico sobre la situación económica en España, y propuso introducir reformas en diferentes esferas de la vida

⁴⁸³ MACÍAS DELGADO, Jacinta. “Miguel Antonio de la Gándara y Pérez”, en *Real Academia de la Historia. Diccionario Biográfico electrónico* (en red: www.rah.es). Disponible en: <http://dbe.rah.es/biografias/15608/bernardo-ward> (consultado el 6 de junio de 2018).

⁴⁸⁴ Para conocer con mayor profundidad sus planteamientos véase MACÍAS DELGADO, Jacinta. “Ideario político-económico del Motín contra Esquilache según la causa del motín de Madrid”, *Revista de Estudios Políticos (Nueva Época)*, nº 71, 1991, pp. 235-258.

⁴⁸⁵ GÁNDARA, Miguel Antonio de la. *Apuntes sobre el bien y el mal de España*. Madrid: José Estevan Cervera, 1811, p. 80.

⁴⁸⁶ TAVÁREZ, Fidel José. *The Commercial Machine: Reforming Imperial Commerce in the Spanish Atlantic, 1740-1808*. Tesis Doctoral. Princeton: Universidad de Princeton, 2016, p. 121.

⁴⁸⁷ GÁNDARA, Miguel Antonio de la. *Apuntes sobre el bien y el mal de España*. Madrid: José Estevan Cervera, 1811, p. 210.

⁴⁸⁸ Bernardo Ward alcanzó los cargos de ministro de la Real Junta de Comercio y Moneda, superintendente de la Real Fábrica de Cristales de San Ildefonso, miembros del Consejo de Castilla y del Tribunal de la Contaduría Mayor. CALLE SAIZ, Ricardo. “Bernardo Ward”, en *Real Academia de la Historia. Diccionario Biográfico electrónico* (en red: www.rah.es). Disponible en: <http://dbe.rah.es/biografias/15608/bernardo-ward> (consultado el 6 de junio de 2018).

⁴⁸⁹ A.H.N., *Consejos*, 5539, Expediente 7.

social española del siglo XVIII, orientadas al desarrollo económico del imperio. En ellas, Ward manifestaba la relevancia de asegurar un mayor control sobre los territorios ultramarinos para impulsar sus beneficios. Para ello, era fundamental facilitar el giro del comercio entre España y América a través de los correos de mar pues consideraba que la irregularidad e inseguridad de las comunicaciones influía en demasía en el retroceso de España y, así, alegaba que “el atraso que padecen en España, la agricultura, las fábricas y el comercio, bien se sabe que en gran parte procede de la falta de comunicaciones de una provincia con otra en el interior del reino, y de todas con el mar”⁴⁹⁰. Se proponía, por tanto, instaurar un modo de comunicación seguro y rápido con el que los comerciantes pudieran relacionarse de una forma estable, porque “la circulación, que para vivificar el comercio debe ser continua, padece mil interrupciones”⁴⁹¹. Para alcanzar tal objetivo, sugería que se establecieran avisos fijos que salieran de forma regular de Cádiz o de Galicia hacia La Habana y, desde ahí, uno se dirigiría a Cartagena de Indias para llevar los pliegos a los virreinos de Santa Fe y Perú, y otro a Veracruz para que hiciera lo mismo con la correspondencia de Nueva España. Ward creía oportuno que las embarcaciones para transportar el correo fueran similares a los paquebotes ingleses, y que se debían establecer correos en América para facilitar el giro postal también por el interior del espacio ultramarino. Todo ello con la finalidad de que esta renovación trajese consigo una mejora en el comercio, pero también muchas otras utilidades orientadas a la mejora de la administración de la justicia y del buen gobierno en Hispanoamérica. En definitiva, trataba de acercar “la América de España dos tercios más de lo que hoy está”⁴⁹².

Este escrito estuvo fuertemente influenciado por los planteamientos contenidos en la obra *Nuevo Sistema de gobierno económico para la América y Apuntes sobre el bien y el mal en España* de 1743, atribuida a José del Campillo y Cosío, que contribuyeron en las decisiones políticas de algunos ministros. De hecho, si analizamos con detalle la propuesta de la mejora postal, llama la atención que era muy similar a la que planteó el autor de la obra *Nuevo Sistema de gobierno económico para la América*, pues lo que hizo Bernardo Ward fue copiar exactamente el mismo ideario. Esta interpretación enlaza con la de algunos historiadores que consideran que la segunda parte del *Proyecto económico* no se trata más que de una copia literal de la del *Nuevo Sistema de gobierno económico*

⁴⁹⁰ WARD, Bernardo. *Proyecto Económico en que se proponen varias providencias, dirigidas á promover los intereses de España, con los medios y fondos necesarios para su plantificación*. Madrid: Viuda de Ibarra, hijos y compañía, 1787, p.43.

⁴⁹¹ *Ibidem*, p. 298.

⁴⁹² *Ibidem*, p. 301.

para la América, que por entonces todavía estaba inédita y sin publicar⁴⁹³. Esta cuestión demuestra que algunos de estos agentes políticos no planteaban ideas originales, sino que se valían de las de sus antecesores para situarlas de nuevo en el tapete político con el fin de que superaran la barrera teórica y se aplicaran de forma práctica.

Ricardo Wall, diplomático de origen irlandés, también persiguió la aplicación de transformaciones en el seno del aparato burocrático hispánico mientras ocupó altos cargos gubernamentales⁴⁹⁴. Wall fue Superintendente General de Correos⁴⁹⁵, cargo ligado al de Secretario de Estado. En su labor postal, le acompañaron dos destacados personajes: Diego Nangle, como administrador General y Pedro Rodríguez de Campomanes, asesor general del Juzgado de la Renta de Correos. Una de las tareas que llevó a cabo Wall junto con Nangle y Campomanes fue la publicación en 1762 de la *Ordenanza que manda el rey observar a los Administradores, Interventores, Oficiales, Carteros, Mozos de Oficios de Correo Mayor del Reyno, los Visitadores y Guardas de la Renta, Maestros de Postas y Postillones, para el buen desempeño de sus encargos*⁴⁹⁶.

Jerónimo de Grimaldi⁴⁹⁷, más conocido como el marqués de Grimaldi, sucedió a Wall en la Secretaría de Estado, y, por lo tanto, en la Superintendencia General de Correos⁴⁹⁸. Una de las decisiones de Grimaldi fue la de crear una junta de secretarios que se debía reunir semanalmente para discutir y coordinar los asuntos de la política estatal, especialmente los relacionados con el comercio y el gobierno colonial⁴⁹⁹. En esta junta se hallaban el marqués de Esquilache, que era secretario de Hacienda y Guerra, y Julián de Arriaga, que lo era de Marina e Indias. Grimaldi es un agente central en esta investigación

⁴⁹³ CALLE SAIZ, Ricardo. “Bernardo Ward”, en *Real Academia de la Historia. Diccionario Biográfico electrónico* (en red: www.rah.es). Disponible en: <http://dbe.rah.es/biografias/15608/bernardo-ward> (consultado el 6 de junio de 2018).

⁴⁹⁴ Ricardo Wall fue Secretario de Estado (1754-1763), Secretario de Guerra (1759-1763) y consejero de Estado (1759-1772). Para saber más sobre la figura de Ricardo Wall y su práctica política, véanse los libros del autor TÉLLEZ ALARCIA, Diego. *D. Ricardo Wall. Aut Caesar aut nullus*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2008; *Absolutismo e Ilustración en la España del siglo XVIII. El despotismo ilustrado de D. Ricardo Wall*. Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2010; y, *El ministerio Wall. La España discreta del ministro olvidado*. Madrid: Marcial Pons. Ediciones de Historia, 2012.

⁴⁹⁵ Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (en adelante A.R.C.V.), *Cédulas y Pragmáticas*, Caja 27,38.

⁴⁹⁶ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea, Correos*, Tomo 90, Documento 9.

⁴⁹⁷ Para saber más sobre la figura de Grimaldi véase GARCÍA DIEGO, Paulino. *Jano en Hispania. Una aproximación a la figura y obra de Jerónimo Grimaldi (1739-1784)*. Madrid: CSIC, 2014.

⁴⁹⁸ A.R.C.V., *Cédulas y Pragmáticas*, Caja 28,45.

⁴⁹⁹ GARCÍA DIEGO, Paulino. “Jerónimo Grimaldi, un ejemplo de supervivencia política”, *BROCAR*, nº 39, 2015, pp. 151-152.

porque fue quien propulsó y materializó la reorganización de la comunicación postal hispanoamericana.

La reforma de las instituciones estatales americanas no sólo pasaba por formular planteamientos políticos desde la península, también se hacía desde los propios territorios indios. En este punto cabe mencionar que distintos agentes se desplazaron al continente americano para obtener un mayor conocimiento de él, y así poder trazar un plan que tomara en cuenta las condiciones locales. Fue el caso del científico Antonio de Ulloa quien se dedicó a viajar por distintas partes del globo, fundamentalmente Europa y América, con el fin de recopilar información para elaborar y ejecutar proyectos de reforma⁵⁰⁰. En consecuencia, Ulloa redactó múltiples escritos con programas de mejoras sobre distintos aspectos. Uno de ellos fue la mejora de las vías de comunicación que se vio plasmado en su obra *Modo de facilitar los correos de España con el Reyno del Perú*, que escribió en 1765, con el objetivo de modificar algunas directrices de la reforma postal que él consideraba inviables.

Siguiendo la línea expuesta, desde autoridades americanas también sugirieron propuestas para la mejora del flujo postal con el objetivo de estimular el progreso comercial del imperio hispánico. Uno de los ejemplos ilustrativos de estos planteamientos se halla en el Archivo del Museo Naval donde se ubica una copia de la representación que hizo el virrey de Santa Fe, Jorge de Villalonga, en 1721. En ella generó una serie de proposiciones focalizadas en un eficaz establecimiento del comercio de España con América que lograra extinguir el contrabando extranjero. Para ello consideraba necesario implantar una “regularidad de los avisos para que estos diesen noticia a uno y otra parte del estado de las cosas”⁵⁰¹.

Con todos estos planteamientos, se refuerza la idea de que estos funcionarios y políticos de alto rango conformaron la raíz intelectual de las reformas que planteaban nuevos fines e instrumentos socioeconómicos para aplicar en la administración gubernamental y la política estatal. Sus escritos se acercaban mediante diversos métodos a la realidad social y política con el objetivo de estimular distintos aspectos del imperio

⁵⁰⁰ Sobre las múltiples acciones de Antonio de Ulloa véanse PAREDES SALIDO, Fernando. *Antonio de Ulloa, oficial de marina, descubridor del platino y protagonista significado de la ciencia española en el s. XVIII*. Cádiz: Universidad, 1995; SOLANO PÉREZ-LILA, Francisco de. *La pasión de reformar: Antonio de Ulloa marino y científico (1716-1795)*. Cádiz y Sevilla: Universidad de Cádiz y Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1999.

⁵⁰¹ A.M.N., *Manuscritos*, 79, Documento 50.

hispanico, particularmente la economía⁵⁰². Tras el análisis de estos escritos, se corrobora que estos agentes políticos consideraban que la falta de información precisa entre España y América era una de las principales causas de un desgobierno imperial. Para atajar este problema, se enfocaron en el diseño de las renovaciones postales para aplicarlo a las políticas imperiales y, así, crear un programa empírico de gobierno colonial donde el correo jugaba un papel central.

3.2.2. CAMPOMANES, PRECURSOR DE LA REFORMA POSTAL

Uno de los agentes más destacados en la configuración del plan de reforma postal fue Pedro Rodríguez de Campomanes que constituye un buen ejemplo del fenómeno de este reformismo ilustrado puesto que combinó sus puestos en la alta administración, como el que ocupó en el Consejo de Castilla, con el de director de la Real Academia de la Historia⁵⁰³. Además, fue autor de importantes tratados político-económicos cuyo hilo conductor, que marcó su orientación y desarrollo profesional, fue el progreso económico del imperio español.

Pedro Rodríguez de Campomanes fue un destacado reformador del aparato estatal de la segunda mitad del siglo XVIII y, por tanto, uno de los políticos más influyentes en la corte de Carlos III. Campomanes elaboró numerosos informes, proyectos y reglamentos de contenido socioeconómico, político-administrativo y jurídico donde se reflejaba su ideario reformador y su preocupación por mejorar los distintos aspectos de la esfera gubernamental, siguiendo la línea de la economía política. Entre su nutrida producción bibliográfica, Campomanes plasmó su doctrina económica teñida de tintes reformistas y pragmáticos. Dentro de su obra destacan dos libros: el *Bosquejo de la Política Económica española* de 1750, en el cual delineaba un esbozo de su posterior programa económico y, las *Reflexiones sobre el comercio español a Indias* de 1762, donde defendía el modelo de libre comercio y exponía la necesidad de fijarse en el prototipo colonial británico para alcanzar la prosperidad económica del imperio

⁵⁰² USOZ, Javier. “La Nueva Política ilustrada y la esfera pública: las introducciones a la economía en el siglo XVIII español”, *Revista de Estudios Políticos*, nº 153, 2011, p. 13.

⁵⁰³ PAQUETTE, Gabriel. “The reform of the Spanish empire in the age of Enlightenment”, en *The Spanish Enlightenment revisited*. Oxford: Voltaire, 2015, p. 153.

hispanico. En ambas obras, especialmente en la segunda, se revela su atención a los territorios americanos, a los cuales consideraba parte esencial de la monarquía hispánica. Por lo cual, muchas de sus propuestas iban dirigidas a perfeccionar el imperio colonial español que él consideraba que estaba mal administrado.

Campomanes comenzó su carrera político-administrativa al servicio de la Corona española como Asesor General del Juzgado de la Renta de Correos y Postas del Reino en 1755⁵⁰⁴, bajo la dirección de Ricardo Wall como Superintendente General de dicha renta, cargo que se extendió hasta el año 1762. En estos años, compaginó las tareas de administrar las causas judiciales de dicha renta, ya que era un consolidado abogado, con la dirección y gestión del giro postal, mediante la confección de diversos planes e informes, tanto en la península como en América⁵⁰⁵. Muchos de ellos se materializaron en numerosas normativas, instrucciones y ordenanzas que iban dirigidos a conseguir un funcionamiento racional y metódico del servicio postal.

El activo papel de Campomanes en el camino de la reforma del correo, se ve reflejado en la numerosa correspondencia que mantuvo con actores políticos como el Marqués de Grimaldi, así como en sus informes, en los cuales exponía de forma exhaustiva el planteamiento de una renovación en el servicio postal, centrándose en la necesidad de una mayor y más segura información para un mejor gobierno. Además de informes y proyectos, Campomanes redactó una serie de memoriales y libros acerca de los problemas que afectaban al sistema de Correos y Postas en España⁵⁰⁶. Entre ellos,

⁵⁰⁴ Juan de Chinzura, oficial de la primera Secretaría de Estado, recomendó a Pedro Rodríguez de Campomanes a su jefe, Ricardo Wall, para que ocupase este puesto de Asesor de Correos por ser la persona indicada para arreglar el ramo de Correos. Para profundizar más sobre las diversas tareas que desempeñó Campomanes como Asesor General de la Renta de Correos y Postas del Reino, véanse LLOMBART ROSA, Vicente. *Campomanes, economista y político de Carlos III*. Madrid: Alianza, 1995, p. 74-78; CASTRO, Concepción de. *Campomanes: estado y reformismo ilustrado*. Madrid: Alianza Editorial, 1996, pp. 48-75; VALLEJO GARCÍA-HEVIA, José María. “La Asesoría General del Juzgado de la Renta”, *Revista de Administración Pública*, nº 146, 1998, pp.51-84; MARTÍNEZ LORENTE, Gaspar. “Campomanes, padre de las postas”, *Revista del Ministerio de Fomento* (ejemplar dedicado a Campomanes, 1723-1802: padre de los caminos y las postas), nº 513, 2002, pp. 20-27; TÉLLEZ ALARCIA, Diego. “El joven Campomanes y el ministro Wall (1754-1763)”, en *Campomanes, doscientos años después*. Oviedo: Publicaciones de la Universidad de Oviedo – Instituto Feijoo de Estudios del siglo XVIII, 2003, pp. 426-427. Su eficaz labor en el Juzgado de Correos le valió para ocupar puestos de mayor responsabilidad, como los de ministro del Consejo de Hacienda y fiscal del Consejo de Castilla, culminando con el de presidente del Consejo de Castilla y consejero de Estado. Sobre la trayectoria personal y profesional de LLOMBART ROSA, Vicente. *Campomanes, economista y político de Carlos III*. Madrid: Alianza, 1995.

⁵⁰⁵ LLOMBART ROSA, Vicente. *Campomanes, economista y político de Carlos III*. Madrid: Alianza, 1995, p. 75.

⁵⁰⁶ En algunos de sus escritos trataba sobre el desarrollo y resolución de disputas entre los distintos agentes interesados en la gestión postal en la península. Archivo del Conde de Campomanes (en adelante A.C.C.), 58-7; y, A.C.C., 58-8.

destacó el *Itinerario Real de las Carreras de Postas*⁵⁰⁷, que pretendía tener una doble función: por una parte, contribuiría a agilizar el giro postal; y, por otra, sería una guía útil con datos precisos para viajar por España⁵⁰⁸. En el prólogo de esta obra exponía un breve recorrido por la historia postal. Así en la parte central reflejaba, de forma pormenorizada, los itinerarios con las distancias de las postas españolas e incluso las europeas, y finalizaba con un detalle de las tarifas postales interiores y exteriores. Una tarea similar ejecutó en la obra *Noticia Geográfica del Reino y Caminos de Portugal*⁵⁰⁹, que seguía la misma estructura con el fin de contribuir a proporcionar una información geográfica e histórica de los caminos y travesías de Portugal. Eso sí, ambos trabajos se ceñían solamente al ámbito peninsular, o europeo cuando hablaba de las postas extranjeras, sin tener en cuenta sus extensiones en América.

En estas obras puede observarse su labor en el servicio postal, el cual se entrelazó estrechamente con el gremio de los itinerarios terrestres. Consciente de la precariedad de los caminos del interior de España, impulsó la construcción y el arreglo de los mismos para satisfacer la circulación de información y géneros mercantiles entre los distintos espacios de la península⁵¹⁰. Se trataba de potenciar una buena infraestructura de comunicación que fomentara la rapidez y la seguridad de los correos, así como un eficaz transporte de mercancías y viajeros⁵¹¹. De cara a poseer edificaciones apropiadas para el sistema postal, Campomanes se ocupó de la construcción de oficinas de correos. Respecto a esta labor, resalta la construcción de la nueva casa de Correos y Postas de Madrid⁵¹², ubicada en la Puerta del Sol, encargada inicialmente al arquitecto de la Corte de Fernando VI, Ventura Rodríguez⁵¹³ (imagen nº 10).

⁵⁰⁷ RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, Pedro. *Itinerario de las carreras de posta de dentro, y fuera del Reyno*. Madrid: Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1761.

⁵⁰⁸ El 6 de marzo de 1761 el rey le concedió a Campomanes el privilegio de la impresión y difusión de “una obra en que se encuentre la noticia más exacta de las Carreras de Postas de dentro y fuera de España con todas las particularidades más geniales y útiles al beneficio común”. A.C.C., 14-16.

⁵⁰⁹ RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, Pedro. *Noticia geográfica del Reino y caminos de Portugal*. Madrid: Imprenta de Joaquín Ibarra, 1762.

⁵¹⁰ VALLEJO GARCÍA-HEVIA, José María. “Campomanes, atento viajero y preocupado reformador por los caminos de España (1760-1784)”, *Anuario de historia del derecho español*, nº 68, 1997, pp. 433-452.

⁵¹¹ A.C.C., 14-18.

⁵¹² Sobre el proceso de la construcción de la Casa de Correos de Madrid, véase A.C.C., 47-34; A.C.C., 47-36; A.C.C., 47-38 y 58-9; A.C.C., 35-6.

⁵¹³ CEJUDO LÓPEZ, Jorge. “Don Ventura Rodríguez y la nueva Casa de Correos de Madrid”, *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, nº1, vol. 12, 1976, pp. 132-142.



Imagen nº 10: *Real Casa de Correos de Madrid*. Fuente: MANSO PORTO, Carmen. “Correspondencia y cartografía de Tomás López”, *Revista Academus*, nº 9, 2005, p. 102.

Sin duda, Campomanes fue uno de los más destacados precursores de la reforma postal ya que no sólo se ocupó de diseñar y modelar minuciosamente los planteamientos teóricos, también ejecutó su puesta en marcha. Fue uno de los mayores responsables de trazar la senda de la renovación de las comunicaciones postales en España y América.

3.2.3. INSTRUMENTOS REFORMADORES DEL SISTEMA POSTAL

Como resultado de este recorrido por los planteamientos ilustrados relacionados con el correo, se puede observar cómo determinados agentes políticos tuvieron un gran interés de transformar el sistema postal para un mejor funcionamiento del gobierno borbónico. En este punto, además de las obras expuestas, hallamos interesantes informes en los cuales se establecía un proyecto sólido para la renovación postal como vía para alcanzar la prosperidad del imperio hispánico.

Uno de ellos era un informe de Campomanes, fechado en 10 de julio de 1762, que exponía de forma exhaustiva el planteamiento de una renovación en las comunicaciones postales con los territorios americanos con el fin de mejorar el servicio postal, centrándose en la necesidad de una mayor y más segura circulación de la información para un mejor gobierno. Este informe recogía la preocupación de Campomanes por reformar el correo ultramarino:

“He reflexionado con mucha atención los medios de perfeccionar el manejo de la Renta de Correos y la grande necesidad que hay de establecerles ordinarios para las Yndias y el abuso que actualmente padece la Real Hacienda en las cartas que van y vienen a aquellos dilatados dominios. El ramo de Correos puede concurrir bien dirigido a la mejor política del Reyno y a la circulación interior y exterior del tráfico y contratación de él”⁵¹⁴.

A este se le unían otros dos informes, uno de ellos anónimo fechado en el mismo año de 1762, y el otro del teniente de la Armada Pedro Castejón que no especifica fecha. Todos ellos proponían los medios necesarios para instaurar un programa de modificaciones en el seno del servicio postal hispanoamericano para su mejor funcionamiento.

Una de las medidas más relevantes y sugerentes que estos informes proponían era la de situar el puerto de salida y entrada en el norte de España. Este hecho era provocativo y novedoso porque, desde el siglo XVI, los barcos que transportaban el correo ultramarino tenían como centro distribuidor principal el puerto de Cádiz. Según estos informes, la Guerra de los Siete Años había puesto en evidencia la inseguridad en el puerto gaditano, que se encontraba bloqueado por las escuadras inglesas de Gibraltar, lo que constituía un riesgo continuo para el correo que no podía salir ni entrar sin peligro de bloqueo y se exponía continuamente a ser apresado⁵¹⁵.

A esto se le unía otro gravamen para la Real Hacienda “en depender la salida de estas embarcaciones de las órdenes económicas del Consulado de Cádiz que seguían el arbitrio de comercio para sus usos”⁵¹⁶ y, por lo tanto, actuaban según sus propios beneficios y privilegios. Esto es algo que molestaba al círculo más cercano al monarca ya que se consideraba que el Consulado de Indias cometía abusos en la distribución de las cartas de Indias porque utilizaba este privilegio, no sólo para la libertad de los portes de sus cartas, sino también para cobrar los de las demás cartas de particulares que circulaban en los navíos de avisos, los de la Real Armada o los de registro de mercaderes, algo privativo del oficio de Correo Mayor de Indias.

⁵¹⁴ A.G.I., *Correos*, 462B.

⁵¹⁵ “Este methodo tiene el riesgo continuo en tiempo de guerra de hallarse bloqueado el puerto de Cádiz. La poca defensa de estas embarcaciones de aviso las expone continuamente a ser apresadas y es otro inconveniente digno de repararse”. A.G.I., *Correos*, 462B.

⁵¹⁶ A.G.I., *Correos*, 462B.

Debido a estos argumentos, y para intentar detener estos fraudes y proporcionar mayor seguridad a la comunicación postal, estos textos sugirieron que las embarcaciones de correos debían de salir y entrar por las costas de Vizcaya o Galicia ya que “la situación del Ferrol u otro puerto de Galicia es mucho más ventajosa que en otro alguno de España, no sólo por la mayor brevedad de los viajes sino también por el menos peligro en tiempo de guerra”⁵¹⁷.

Por consiguiente, la plasmación de la reforma postal en estos informes planteaba establecer un correo directo y mensual de España a Indias que saliera los primeros días de cada mes desde Galicia hasta Puerto Rico o La Habana, que actuaría centro redistribuidor de América, desde donde se distribuyesen los pliegos de Nueva España en Veracruz, y los de Santa Fe, Perú y Panamá vía Cartagena de Indias. Estos informes consideraban al puerto cartagenero como el más apropiado para el reparto de la correspondencia del sur de América por tener “una fortaleza con guarnición y un oficial que la manda, razón porque están los caminos más frecuentados, y hay más proporción para el avío de las embarcaciones”⁵¹⁸. El informe de Castejón, además, proponía una ruta directa entre la península y Buenos Aires para el suministro del correo por el Río de La Plata y Chile.

De cara a implantar estas rutas postales se deberían utilizar embarcaciones específicas y adecuadas, semejantes a los paquebotes de Inglaterra, que, además, pudieran incluir géneros y frutos para fines mercantiles. Todo ello tendría que ser financiado por la Corona, la cual intentaría sufragarlo y obtener beneficios a través del costo de los portes de la correspondencia y los fletes del giro comercial. De ahí que un asunto controvertido era el permiso del transporte de mercancías en las embarcaciones de correos. Castejón fue el que se pronunció al respecto y expuso su negativa a la conducción de género alguno porque consideraba que retrasaba la finalidad de los paquebotes que era el giro postal⁵¹⁹.

Este propósito de relanzar el norte de España realmente respondía al interés de descomponer el monopolio comercial andaluz puesto que, como decía el propio Campomanes:

⁵¹⁷ *Ibidem*.

⁵¹⁸ A.C.C., 58-6.

⁵¹⁹ “Según se experimenta, y ha experimentado siempre con los avisos del Consulado de Cádiz, por el permiso que se les da de lo que deben llevar que aquí, y allá les causa detención”. A.C.C., 58-6.

“el comercio de Indias reducido a Sevilla y ahora a Cádiz fue sin duda la causa de no permitirse la continua navegación de estos correos, así como no se permite navegar a Indias de los demás puertos de España y esta restricción es la causa principal de la ruina de nuestro comercio y del gran contrabando que se hace en Indias por los extranjeros, a pesar de las más serias prohibiciones que nunca producirán efecto mientras no extendamos nuestro comercio a todos los puertos del Reino”⁵²⁰.

Campomanes, como muchos otros agentes políticos ilustrados, estaba a favor del comercio libre y consideraba al monopolio comercial perjudicial para la prosperidad económica de la monarquía. La cual, siguiendo la estela de las ideas del mercantilismo y de la economía política, pretendía, a través del tráfico con las Indias como medio único, hacer a toda la nación comerciante y a España una auténtica potencia marítima⁵²¹. Por lo tanto, muchos de estos actores consideraban que para conseguir el objetivo de mejorar la economía de la monarquía hispánica era necesario facilitar el giro del comercio entre España y América a través del servicio postal, ya que los comerciantes necesitaban un modo de comunicación segura y rápida con el que pudieran relacionarse de una forma estable. Esta preocupación se reflejó en los informes que consideraban,

“Una de las causas del atraso de nuestro comercio con la América es, sin duda, la falta de correspondencia seguida de España a aquellos dominios. Las noticias que de ellos tenemos son, por lo regular, tardas y contingentes, como que están fiadas a los registros o avisos que de tarde en tarde y sin regularidad alguna se suelen despachar”⁵²².

En estos informes también se consideraba fundamental mejorar el correo terrestre americano, ya que, según muestra el informe anónimo,

“En toda América están diminutos y sin buen orden los correos por tierra, de tal modo que apenas tienen las provincias comunicación entre sí y suele ser necesario enviar a Cádiz las cartas del Perú para que de allí vuelvan a Nueva España”⁵²³.

En consecuencia, tanto en el informe anónimo como en el de Campomanes, se hacía la propuesta de enajenar esta comunicación interior de las manos de los Correos Mayores de Indias para que fueran propiedad de la Corona.

⁵²⁰ A.G.I., *Correos*, 462B.

⁵²¹ *Ibidem*.

⁵²² *Ibidem*.

⁵²³ *Ibidem*.

En el informe anónimo se esbozaba el requerimiento de que todos estos planteamientos estuvieran apoyados por textos que regularan todos los puntos referidos como las tarifas de portes, obligaciones y prohibiciones, etc. Asimismo, se consideraba necesario que esta correspondencia marítima y terrestre de España a América estuviera bajo la dirección del Superintendente General de Correos. Los Directores de la Renta de Correos estaban de acuerdo con estos proyectos postales, ya que consideraron que esta materia era de “suma importancia y digna de ponerse en consideración de Su Majestad pareciéndonos a nosotros fundadas las reflexiones que se hacen en este papel”⁵²⁴.

De lo que no cabe la menor duda, examinando los diferentes escritos de esta época, es que el comercio constituía el eje central de la pugna de poderes entre las distintas potencias europeas. Los agentes políticos reflexionaron sobre ello, y esta idea estuvo en el centro de la economía política ilustrada orientada a fraguar una nueva perspectiva del imperio comercial hispano donde la conexión postal fue clave. Ello se debía a la interrelación entre comercio y comunicación que fue una constante en los escritos porque consideraban fundamental que los comerciantes estuvieran bien informados de los mercados para entablar sus negocios y ello se ejecutaría con una demandada precisa comunicación.

Estos informes adquirieron una gran relevancia entre los círculos gubernamentales, pues suponían un impacto sobre la formación de las medidas estatales. Analizar estos escritos proporciona las pautas para detectar el objetivo, el cual era convertir a España en un imperio comercial, como lo era Gran Bretaña. Por lo que, en estos textos, se reflejaba la emulación de otros imperios. De ahí que reiteraran la iniciativa de la reforma postal tomando como modelo al sistema de comunicaciones del imperio británico, que para estos agentes era más rápido y eficaz, como alegaba Campomanes:

“El gobierno británico se halla con puntualísimas noticias de cuanto ocurre en aquellos parajes y mira unos y otros con un dominio continuado. El ejemplo de esta nación comerciante sería suficiente para que la nuestra pensase en un igual establecimiento tanto más necesario”⁵²⁵.

Todo ello quiere decir que los ilustrados sostenían la idoneidad y la actualidad de una serie de medidas relacionadas con la mejora del servicio postal como uno de los

⁵²⁴ *Ibidem*.

⁵²⁵ *Ibidem*.

medios para articular el imperio hispánico en torno a la sociedad comercial imperante en Europa. Podemos afirmar que estos agentes actuaron como vehículos de difusión y diseminación de ideas reformistas que, a veces, estaban ligadas a modelos de otros imperios. En consecuencia, la composición de estos informes y proyectos evidenciaba la conciencia que tenían los ilustrados de la necesidad de disponer de información puntual proveniente del otro lado del Atlántico para el progreso sociopolítico y económico del imperio hispánico.

Estos planes revelan el carácter instrumental que tuvieron las reformas borbónicas bajo el signo de la Ilustración. Sus ideas sentaron las bases para el proyecto de renovación postal, y, en ellos, se refleja un importante afán de transformar la comunicación postal. Lo que lleva a considerar a estos textos como verdaderos instrumentos reformadores del sistema postal, y a estos ilustrados, como agentes del cambio de la reforma postal.

3.3. CREACIÓN DE LOS CORREOS MARÍTIMOS DE 1764

3.3.1. LA FORJA DEL PROYECTO POSTAL

Fernand Braudel afirmó que en la Edad Moderna la mayor preocupación de los hombres políticos era la llegada del correo⁵²⁶. De ahí la necesidad de que el servicio postal tuviera una buena organización y funcionamiento para que existiera una circulación de la información en la cual la espera del agente en torno al arribo del correo fuera la menor posible y correspondiese a sus expectativas. Como manifiesta Sylvia Sellers-García, las innovaciones en el sistema de correo prometieron reducir el vasto imperio español, acelerar la comunicación, fortalecer la cadena de mando burocrática y dibujar periferias distantes⁵²⁷. Dentro de esta visión, el aspecto a destacar es que el proyecto de reforma postal tenía como ideal gobernar con evidencia como mecanismo de difusión del poder y

⁵²⁶ BRAUDEL, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Tomo 1. México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 2016, pp. 314.

⁵²⁷ SELLERS-GARCÍA, Sylvia. "The mail in Time: Postal Routes and Conceptions of Distance in Colonial Guatemala", *Colonial Latin American Review*, vol. 21, n° 1, 2012, p. 77.

sustento de los procesos de racionalización de los flujos informativos que se pretendía instaurar para el desarrollo de oportunidades económicas, políticas y sociales⁵²⁸.

Los complejos y dinámicos vínculos entre saber e información y entre dominio y poder requerían de un eficaz sistema de circulación de la información debido a que en los gobiernos imperiales se producía, como expone Arendt Bredecke, una acumulación sistemática de conocimiento sobre las colonias ultramarinas para poder ejercer su dominio con mayor eficacia bajo las condiciones impuestas por el dominio colonial. Esto es, se trataba de mantener una cadena entre la necesidad de información, el acto de informar y la orden promulgada y con la actuación esencial de enredados procedimientos y agentes mediadores que controlaban las posibilidades de comunicación⁵²⁹. Por tanto, según esta perspectiva, se entendía el saber como medio de control sociopolítico y económico de los espacios imperiales al objeto de superar lo que Bredecke califica como la ceguera del soberano y adquirir modelos ideales de dominio omnividente⁵³⁰.

Este afán por expandir una red postal organizada en los dominios ultramarinos se desarrolló en los distintos estados europeos en el siglo XVIII a través de diferentes mecanismos y métodos. Un ejemplo elocuente es el del imperio británico donde, en 1711, se promulgó *The Post Office Act* (imagen nº 11), que supuso la institucionalización del servicio postal bajo una serie de directrices: la implantación de un administrador general de correos y una oficina postal general en Londres que se encargaba de designar a los administradores de correos de las distintas colonias británicas en América, y una red de rutas postales y unas tarifas postales que pretendían ser uniformes, según el peso y la distancia para Gran Bretaña, Irlanda y las colonias ultramarinas⁵³¹. En definitiva, constituía un intento de monopolizar, controlar y regular la circulación de la información bajo las directrices de un correo imperial.

⁵²⁸ ARANEDA RIQUELME, José. “Los correos como agentes de cambio. Actores postales en la reforma de las comunicaciones imperiales (Chile, 1764-1794)”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2017. Disponible en línea: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/71552> (Consultado el 7 de septiembre de 2018).

⁵²⁹ BRENDECKE, Arndt. *Imperio e información. Funciones del saber en el dominio colonial*. Madrid/ Frankfurt am Main: Iberoamericana/Vervuert, 2012.

⁵³⁰ Se considera al rey como ciego porque solamente veía por los ojos mediadores, colmados de intereses y percepciones propias de aquellos que le describían el mundo. *Ibidem*, pp. 43-103.

⁵³¹ B.L., *General Reference Collection*, 21.h.4.(86.).



Imagen nº 11: *An Act for establishing a General Post-Office for all Her Majesties Dominions, 23 June 1711.* Fuente: B.L., *General Reference Collection*, 21.h.4.(86.).

La creciente importancia y prosperidad de las plantaciones británicas en el continente americano constituyó un motivo esencial para presionar una mejora de las comunicaciones postales. Este argumento se vio fortalecido con el inicio de la Guerra de la Sucesión⁵³². En consecuencia, en 1702 se intentó establecer un paquebote regular que transportara la correspondencia a las Indias bajo un contrato convenido entre la administración general de correos y Edmund Dummer, inspector general de Marina, que propulsó la implantación de un correo transatlántico mensual y la implantación de administradores de correos en las islas británicas en América⁵³³. El puerto de salida de

⁵³² Aunque ya a finales del siglo XVII las contiendas bélicas pusieron en relieve la necesidad de establecer una comunicación postal regular en el imperio británico. Fue el caso del gobernador de Nueva York, Francis Lovelace, quien, durante el contexto de la guerra entre británicos y holandeses por la supremacía marítima, organizó un correo mensual entre Nueva York y Boston en 1672 que, sin embargo, desapareció en 1674, una vez finalizado el peligro. SMITH, William. "The Colonial Post-Office", *The American Historical Review*, vol. 21, nº 2, 1916, p. 259.

⁵³³ La propuesta de Dummer, aprobada en agosto de 1702 con algunas alteraciones, pretendía que, el último jueves de cada mes, se despachara desde la oficina postal general en Londres un paquebote hacia los puertos americanos, ya fuera en embarcaciones transferidas del servicio de correos continental, y con otras compradas o construidas por el propio Dummer. Su propuesta decía que se debían establecer administradores de correos en cada isla británica de las Indias (Jamaica, Barbados, Antigua, Montserrat,

los paquebotes se situó en Falmouth, debido a sus condiciones naturales y, sobre todo, a su experiencia en el servicio marítimo postal con La Coruña y Lisboa. Además, al tener lejos las instituciones gubernamentales de Londres, gozaban de carta blanca para que no hubiera interferencia con cualquier autoridad⁵³⁴. Aunque los paquebotes a veces partían de Plymouth, o de cualquier puerto cercano, por razones climáticas o de amenazas de peligro de barcos enemigos. Este servicio estuvo plagado de dificultades habituales en la navegación marítima tales como los asaltos de piratas, los naufragios, las fuertes tormentas y tempestades y, especialmente, los conflictos con otros sujetos particulares interesados en este correo transatlántico. Todo ello hizo que Edmund Dummer entrara en bancarrota en 1711, debido a los grandes costes que suponía este servicio y, por lo tanto, que su proyecto de establecer una comunicación postal frecuente y eficaz se frustrara, a pesar de que constituyó una experiencia útil y fructífera que sentó las bases para los intentos posteriores.

Unos años después, en 1745, este plan se intentó de nuevo bajo un contrato con el capitán Robert Lovell, y se ejecutó hasta el 25 de septiembre de 1748⁵³⁵. La importancia de un sistema de comunicación regular con las islas de las Indias Occidentales y las colonias de Norteamérica hizo que el gobierno británico diera un impulso definitivo para la implementación de un servicio organizado de paquebotes a América que se materializó el 24 de octubre de 1755, y que funcionaba a través de convenios con agentes particulares que se encargaban de su despacho. Este servicio, después de algunos contratiempos, se volvió más o menos permanente y eficiente a partir de 1755, aunque con algunas interrupciones en los tiempos de conflicto bélico, como en la Guerra de los Siete Años, cuando el servicio se vio fuertemente damnificado y fueron capturados catorce paquebotes. El método que siguió el imperio británico con respecto a la administración del correo en tierras americanas, tanto a nivel marítimo como terrestre, fue el de convenir

Nevis y St Kitts), quienes tenían que cumplir con las regulaciones promulgadas por el administrador general, especialmente con relación al recibo y despacho de los paquebotes y al manejo de la oficina postal. Este servicio dio comienzo el 21 de octubre de 1702 con el paquebote *Bridgeman* que transportó la correspondencia desde Portsmouth, uno de los principales puertos en Inglaterra, a Barbados. Sobre el servicio de paquebotes de Dummer, véase BECK, John. *A history of the Falmouth packet service, 1689-1850: the British overseas postal service*. Exeter: South West Maritime History Society, 2009, pp. 69-76.

⁵³⁴ STAFF, Frank. *The Transatlantic mail*. Lawrence: Quarterman Publications, 1980, p. 31.

⁵³⁵ En 1745, durante la Guerra de la Sucesión Austríaca, los mercaderes solicitaron el establecimiento de un servicio de correos regular, que operase mensualmente, desde Inglaterra hacia las islas del Caribe, como Barbados, Jamaica, y Antigua. Este proyecto se ejecutó, bajo un contrato firmado por el capitán Robert Lovell, hasta la finalización de la guerra en 1748, cuando se consideró la cancelación de este servicio. Sobre el servicio de paquebotes de Robert Lovell, véase BECK, John. *A history of the Falmouth packet service, 1689-1850: the British overseas postal service*. Exeter: South West Maritime History Society, 2009, pp. 77-78.

contratos con individuos particulares bajo el auspicio de la Corona ⁵³⁶. Este proyecto de implantar una circulación de la comunicación postal organizada y eficaz, que se convirtiera en una herramienta gubernamental en el imperio británico, sirvió de modelo a los demás estados imperiales, especialmente al hispánico.

En el imperio español, las ambiciones para mejorar el aparato socioeconómico tuvieron sus implicaciones políticas en el gobierno. A partir de la segunda mitad del siglo XVIII, se intensificaron los esfuerzos renovadores del esquema gubernamental y, muchos de ellos, se plasmaron en la realidad. Fue el caso del programa reformador del aparato postal hispanoamericano que, aunque se venía forjando desde tiempo atrás, fue a partir de 1764 cuando se materializó.

Tras la composición de numerosos informes y proyectos que pretendían dar solución a la mejora del sistema de comunicación postal entre España y sus Indias Occidentales, se proyectó la idea de crear una institución postal que gestionara la comunicación hispanoamericana ejerciendo de mediadora en la circulación de la información entre la península y sus dominios en América. Esto suponía la concepción de un sistema de correspondencia bajo el auspicio de la Corona que le permitiera tener mayor influencia en los territorios ultramarinos para establecer un diálogo imperial y local, con el cual el gobierno ejerciera su poder. De esta forma, el servicio postal se convertiría en un auténtico agente de cambio con el fin de desarrollar políticas en sus dominios mediante la consolidación de vías y medios oficiales de circulación de la información.

A partir del año de 1764 comenzó a fraguarse formalmente la instauración de los Correos Marítimos a la América española que confirmó el rol del océano Atlántico como vehículo unificador y transmisor de información, cultura y productos económicos⁵³⁷. Desde los primeros meses de 1764, hallamos una intensa y frecuente correspondencia, entre el Marqués de Grimaldi, Secretario de Estado y del Despacho Universal de España y Superintendente General de Correos y Postas de España⁵³⁸, y los Administradores o

⁵³⁶ B.P.M.A., *Post*, 51/1-10.

⁵³⁷ ARANEDA RIQUELME, José. *Un gobierno de papel. Los correos y las rutas de comunicación en tiempos de la reforma imperial en Chile (1764-1796)*. TFM. Chile: Facultad de Historia, Geografía y Ciencia Política de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2017, p. 80.

⁵³⁸ El 22 de octubre de 1763 el rey nombró a Jerónimo de Grimaldi, Primer Secretario de Estado y del Despacho, como Superintendente General de Correos y Postas de dentro de España y de las Indias, con todas las facultades, prerrogativas y jurisdicciones del cargo, y la potestad de ejercer las funciones relacionadas con la dirección y el gobierno de los correos en el imperio hispánico. A.G.N.C., Miscelánea – Correos, Tomo 59, Documento 57.

Directores Generales de la Renta de Correos, que se ubicaban en Madrid, Lázaro Fernández de Ángulo y Antonio de la Cuadra, en la cual se advertían las primeras propuestas e instrucciones de esta implantación.

Estos dos últimos agentes fueron nombrados Directores Generales mediante promoción, ya fuera por vía de la experiencia en puestos similares o por redes clientelares. El perfil de Lázaro Fernández de Ángulo se decantó más por la primera opción⁵³⁹, ya que ocupó cargos en las administraciones de correos de Barcelona y de Vitoria⁵⁴⁰, hasta que el 9 de septiembre de 1758 fue nombrado Administrador General de la Renta de Correos y Postas del Reino, cuyo puesto conservó hasta su fallecimiento el 21 de mayo de 1776. Mientras que el perfil de Antonio de la Cuadra se inclinó más por la segunda opción⁵⁴¹, puesto que ocupó distintos cometidos en la carrera diplomática por varias ciudades europeas hasta que en febrero de 1761 fue nombrado Administrador General de la Renta de Correos hasta su muerte, en el año 1783. Su posición como embajador en Venecia y en La Haya demuestra que, ya como diplomático, estaba acostumbrado a manejar circuitos comunicativos esenciales en la red europea como eran las citadas ciudades, centros relevantes de circulación de la información. Además, ambas personalidades eran cercanas a Campomanes, lo que podría haber influenciado en la decisión de que ocupasen los más altos cargos de la administración postal. Esta proximidad quedó palpable tanto en la participación de ambos en el establecimiento de la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País⁵⁴², propulsada por Campomanes, como, más aún, en el elogio que le hizo el propio Campomanes a Lázaro Fernández de Angulo⁵⁴³.

⁵³⁹ Lázaro Fernández de Ángulo y Mon, proveniente de una familia noble, nació en Ballota (Asturias), el 29 de marzo de 1716. Desde el 1 de abril de 1736 entró a servir a la Corona como oficial en la administración de correos de Barcelona hasta el 1 de marzo de 1748, cuando se le trasladó a la administración de correos de Vitoria hasta su nombramiento como Director General de Correos. *Memorias de la Sociedad Económica*. Tomo II. Madrid: Antonio de Sancha, 1780, pp. 61-65.

⁵⁴⁰ Lázaro Fernández de Ángulo fue nombrado jefe de la administración de Vitoria en el año 1748. A.H.N., *Estado*, Libro 245.

⁵⁴¹ Antonio de la Cuadra y Llano, originario de una familia muy bien posicionada en la burocracia vasca, comenzó a trabajar en 1740 como secretario del marqués de Mari, en 1741 comenzó su carrera diplomática que transcurrió por Venecia y, principalmente, La Haya, hasta su designación como Director General de Correos. CALDERÓN ARGELICH, Alfonso. “Antonio de la Cuadra y Llano”, en Real Academia de la Historia. Diccionario Biográfico electrónico (en red: [www.rah.es](http://dbe.rah.es)). Disponible en: <http://dbe.rah.es/biografias/23782/antonio-de-la-quadra-y-llano> (consultado el 12 de junio de 2018).

⁵⁴² *Memorias de la Sociedad Económica*. Tomo II. Madrid: Antonio de Sancha, 1780, p. 7.

⁵⁴³ MONTAGUT CONTRERAS, Eduardo. “Teoría y práctica del elogio en Campomanes”, *Cuadernos de estudios del siglo XVIII*, nº 3-4, 1993-1994, pp. 61-74.

Igualmente, ambas figuras pertenecían a la nobleza del norte de España y fueron nombradas caballeros de la orden militar de Carlos III y de Santiago⁵⁴⁴. Lo cual estaba en armonía con la política borbónica del ascenso social de élites dirigentes de los territorios del norte de España, cuyas carreras profesionales al servicio del rey se desarrollaron en marcos como los de la administración⁵⁴⁵. El objetivo de los Borbones era moldear estas oligarquías locales y, en algún punto periféricas, para fortalecer una nobleza fiel de servicio que articulase la sociedad y la política de la monarquía y, así, reforzar los vínculos entre la Corte y agentes activos, dinámicos, con posiciones privilegiadas en el norte⁵⁴⁶.

Una situación similar ocurría en el imperio británico donde el cargo de administrador general de correos solía estar ocupado por prestigiosos personajes, conectados con poderosos grupos políticos y que habían ocupado oficios dispares, pero reconocidos e influyentes o, incluso, que eran miembros de la nobleza⁵⁴⁷. Lo que les sirvió de propulsión para que fueran nombrados en el más alto cargo del servicio postal británico que, a su vez, también les valió de proyección para ocupar puestos de la más alta dignidad en el gobierno británico. De manera que, a través del nexo riqueza, poder y relaciones, accedían a cargos de autoridad, como el de Directores Generales de Correos, puestos que, en sí mismos, denotaban poder, autoridad y dignidad.

Con el objetivo de materializar y concretar el proyecto postal, el 24 de enero de 1764 se formó la Junta Superior de Correos a Indias constituida por personajes de renombre de los Consejos de Castilla e Indias, a saber: Manuel Ventura de Figueroa, consejero y camarista de Castilla, como presidente; Pedro Rodríguez de Campomanes,

⁵⁴⁴ La concesión del título de la orden de Santiago a Antonio de la Cuadra puede verse en A.H.N., Órdenes Militares – Caballeros de la Orden de Santiago, expediente 2238.

⁵⁴⁵ Sobre las élites de poder del norte de España con los Borbones véase, entre otras obras, DEDIEU, Jean Pierre. “Dinastía y élites de poder en el reinado de Felipe V”, en *Los Borbones: dinastía y memoria de nación en la España del siglo XVIII*. Madrid: Marcial Pons. Casa de Velázquez, 2001, pp. 381-400; e, IMÍZCOZ BEUNZA, José María. *Redes familiares y patronazgo: aproximación al entramado social del País Vasco y Navarra en el Antiguo Régimen (siglos XV-XIX)*. País Vasco: Servicio de Publicaciones del País Vasco, 2001.

⁵⁴⁶ ARANBURUZABALA ORTIZ DE ZÁRATE, Yolanda. “Caballeros de las Órdenes militares en Álava, Bizkaia, Guipuzkoa y Navarra en el siglo XVIII: Procedencia geográfica y aproximación social”, *Sancho el sabio: Revista de cultura e investigación vasca*, nº 30, 2009, p. 14.

⁵⁴⁷ Un ejemplo de ello lo descubrimos en las figuras de Laurence Hyde, quien fue miembro del parlamento en la Cámara de los Comunes, fue diplomático y, un año después de dejar de ser administrador general de correos, fue nombrado como 1st lord of the Treasury. CROWCROFT, Robert y CANNON, John. *The Oxford Companion to British History*. Oxford: Oxford University Press, 2015.

Otro caso fue el de Henry Bennet, quien realizó importantes labores diplomáticas como embajador inglés en España y llegó a ser Secretario de Estado y Lord Chamberlain, mientras ocupaba el puesto de Postmaster General. Arlington, Henry Bennet, 1st earl of. *Encyclopædia Britannica Inc.*, 2018.

fiscal del Consejo de Castilla; el consejero y camarista de Indias, Marcos Jimeno; el ministro togado del Consejo de Indias, Domingo Trespalacios; el consejero de Castilla y Ministro del Consejo de Hacienda, Bernardo Caballero, más conocido como el Marqués de San Juan de Taso; los Directores de la Renta de Correos, Lázaro Fernández de Ángulo y Antonio de la Cuadra; el abogado José Benito Barros y Puga como fiscal del Juzgado de la Renta de Correos; y, como escribano de Cámara, José Payo.

Esta junta dictaminó la resolución de reformar el sistema postal hispanoamericano mediante la implantación de los Correos Marítimos a Indias. De hecho, el marqués de Grimaldi le comunicó a Campomanes, con fecha de 24 de abril de 1764, que el rey “se ha conformado con el parecer de la Junta sobre el establecimiento de un correo marítimo, regular y mensual, yente y viniente, a la América”⁵⁴⁸. Además de indicarle que el monarca le encomendaba la tarea, junto a los dos Directores Generales de la Renta de Correos, de elaborar un reglamento donde se fijaran cuestiones como las tarifas postales, las disposiciones de la administración o las tareas y obligaciones de los empleados. A partir de entonces, se sucedieron las diligencias de los diferentes sujetos que participaban en este proyecto postal con la intención de confeccionar el plan y ponerlo en marcha.

Una de las decisiones clave para trazar el esquema postal hispanoamericano era la elección de los puertos que iban a funcionar como ejes del giro postal ultramarino. Apoyándose en los planteamientos de los numerosos informes y proyectos de los distintos actores políticos, los Directores Generales escribieron al Marqués de Grimaldi exponiéndole los puertos de América a los que ellos creían necesario que se debían conducir las correspondencias desde España.

Primero manifestaron que el puerto español más apropiado tenía que estar localizado en las costas de Vizcaya o Galicia “para mayor facilidad, menos costo, menos oposiciones y riesgos”⁵⁴⁹. Finalmente, se decantaron por escoger el puerto de La Coruña, con el propósito de integrar a Galicia en el tráfico marítimo y comercial americano. Esta determinación de designar a La Coruña como sede central del sistema postal ultramarino estaba en consonancia con el relanzamiento del norte de España por parte de los Borbones, característica que contrastaba con la política metropolitana meridional

⁵⁴⁸ A.C.C., 47-37.

⁵⁴⁹ A.G.I., *Correos*, 428 A.

desarrollada por los Habsburgo⁵⁵⁰ y, especialmente, con la revalorización estratégica del reino de Galicia, espacio que formaría parte fundamental en los planes reformistas borbónicos.

Por tanto, la resolución respondía a cuestiones geográficas y políticas. Por una parte, se pretendía revalorizar el comercio y la industria del norte de España, lo que suponía un desafío para Carlos III y, por otra, La Coruña estaba menos expuesta al ataque de embarcaciones enemigas que Cádiz, cuya cercanía con Gibraltar amenazaba continuamente su seguridad. Además, contaba con una serie de puertos cercanos alternativos, como el del Ferrol, que eran refugio seguro para las embarcaciones en caso de tempestades o persecuciones. Asimismo, su posición geoestratégica entre Gran Bretaña y Portugal podía hacer peligrar la tradicional conexión entre ambas potencias aliadas.

Otra de las razones principales de esta elección era que La Coruña contaba con una gran experiencia en ser cabecera de la circulación de la comunicación postal⁵⁵¹. En este aspecto, el puerto coruñés había servido de nexo postal con Inglaterra, concretamente con Falmouth⁵⁵², ya que desde 1689 hasta 1815, con algunas interrupciones en períodos de guerra entre ambos imperios⁵⁵³, se estableció una línea de correos marítimos entre ambas ciudades portuarias por donde transcurrían los denominados *Corunna boats* o *Spanish packets*, que transportaban correspondencia oficial y mercantil desde Inglaterra con destino a España y Portugal⁵⁵⁴.

⁵⁵⁰ ULLOA, Antonio de (editado por Rafael Cid Rodríguez). *Modo de facilitar los correos de España con el Reyno del Perú*. Sevilla: Padilla, 2001, p. 19.

⁵⁵¹ Desde el siglo XVI, La Coruña fue el principal centro administrativo y judicial del reino de Galicia, ya que albergó las principales instituciones del reino, como la Real Audiencia y la Capitanía General; además de ser plaza militar importante. FORTEA PÉREZ, José Ignacio; GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy; GUIMERÁ RAVINA, Agustín. *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Ministerio de Fomento, 2006, pp. 205-207.

⁵⁵² La proposición de establecer una línea de correspondencia marítima entre Falmouth y La Coruña se debió al duque de York, director del Post Office británico. Este personaje planteó que ambos puertos eran los más adecuados para esta implantación por diferentes razones: proximidad geográfica, considerada distancia del territorio francés (que creaba inconvenientes para la conexión postal entre ambas potencias), y espléndidas condiciones naturales, como las de amplias bahías con excelentes fondeaderos. MEJIDE PARDO, Antonio. *Correos marítimos entre Falmouth y La Coruña (1689-1815)*. La Coruña: Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, 1966, p. 10.

⁵⁵³ Tras la suspensión del servicio entre Inglaterra y España, los mercaderes no dejaron de presionar para su restauración, pues lo consideraban esencial para sus relaciones comerciales con España y Portugal. T.N.A., *State Paper Office*, 35/15/111.

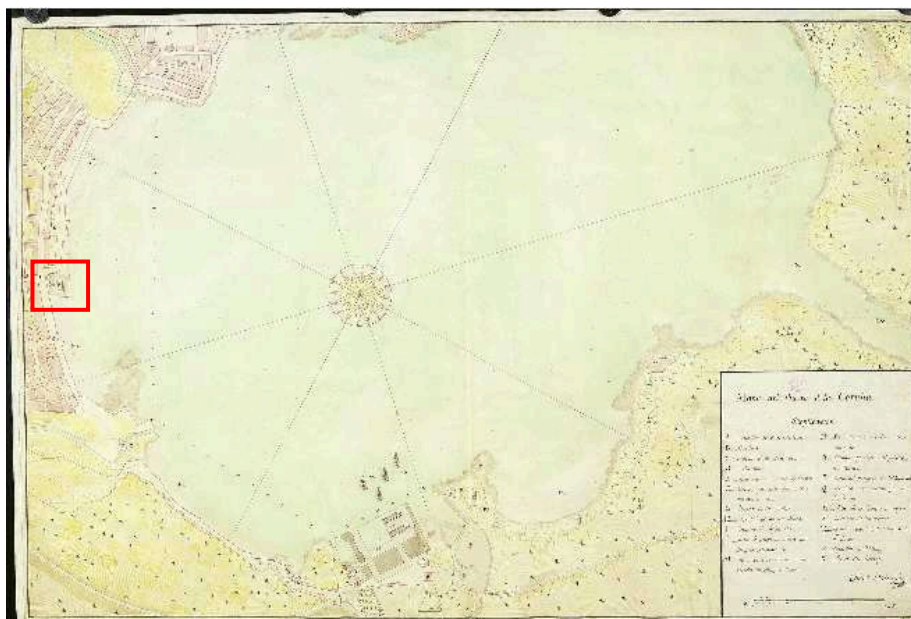
⁵⁵⁴ Sobre el sistema de intercambio postal hispano-inglés a través de la ruta Falmouth-La Coruña véase BECK, John. *A history of the Falmouth packet service, 1689-1850: the British overseas postal service*. Exeter: South West Maritime History Society, 2009; y, MEJIDE PARDO, Antonio. *Correos marítimos entre Falmouth y La Coruña (1689-1815)*. La Coruña: Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, 1966.

Esencialmente, en esta decisión subyacía una de las principales aspiraciones de la monarquía borbónica que era desequilibrar el monopolio comercial andaluz. Lo cual ponía sobre el tapete la paradoja de que la reforma del control de las comunicaciones corrió en paralelo con la ruptura del monopolio. En este punto cabe señalar que el ansiado monopolio con América realmente tenía unos perfiles bien diferentes, pues en la práctica actuaba como una plataforma de participación de una multiplicidad de agentes que contaban con un elevado grado de autonomía con respecto al poder central y que, a pesar de operar desde Cádiz, y no desde Madrid, no actuaban en detrimento del elevado grado de autonomía de los múltiples centros de poder en América.

En consecuencia, todo ello apuntó a emplazar la administración principal de los correos marítimos en La Coruña⁵⁵⁵, concretamente en el sitio de La Palloza, a extramuros de la ciudad, como señalamos en el plano representativo de dicho lugar (mapa nº 13). En este arsenal y maestranza no sólo se ubicó la oficina de correos, también lo hicieron las infraestructuras encargadas de la organización de las embarcaciones postales como los suministros navales o los sistemas de reparación y limpieza, es decir, todo lo relacionado con la construcción, carena y subsistencia de los Correos Marítimos⁵⁵⁶.

⁵⁵⁵ La administración del correo carítimo en La Coruña, diferente a la del terrestre que se encargaba del giro postal por el interior de la península, estaba conformada por un numeroso grupo de trabajadores que eran: el administrador principal, quien debía ser un sujeto práctico y con experiencia en la renta de correos; el contador; cuatro oficiales; y, un mozo de oficio. Todos ellos se encargaban de las entradas y salidas de los paquebotes, sus equipamientos, carenas, cargas y descargas y formación cuentas. A.G.I., *Correos*, 484 A.

⁵⁵⁶ MEJIDE PARDO, Antonio. *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*. La Coruña: La Voz de Galicia, 1984, pp. 82.84.

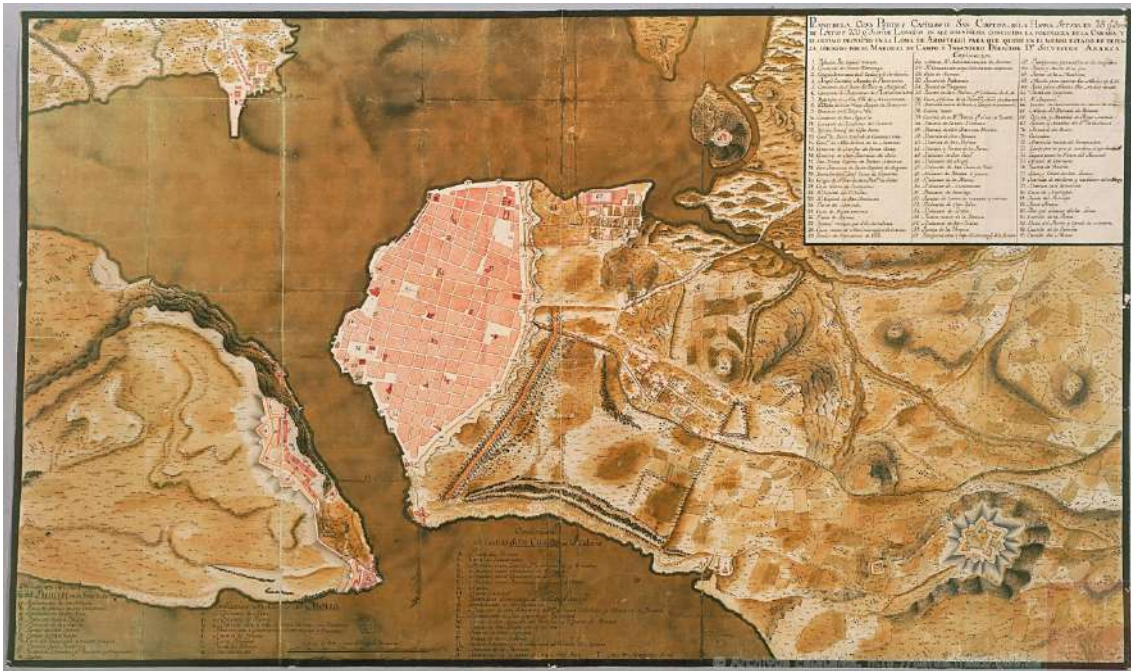


Mapa nº 13: *Mapa del puerto de la Coruña*, por Franco Valzaina, 1770-1779. Fuente: B.D.H.
Disponible en: <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000034419> (Consultado el 15 de junio de 2018).

En la otra orilla del Atlántico, los actores participantes en la renovación postal escogieron al puerto de La Habana como centro redistribuidor de la correspondencia en América debido a su posición geoestratégica (mapa nº 14). La Habana era uno de los grandes enclaves del Atlántico que contaba con un relevante almacén de infraestructuras y organismos para el tráfico marítimo, con fuerte interacción dinámica de las fuerzas del *hinterland* y *foreland*⁵⁵⁷, mediadora de sus vínculos con España y otros imperios europeos, y vector de un flujo de información global desde el siglo XVI. Desde la temprana etapa colonial, La Habana atrajo a comerciantes y negociantes de todas las partes del globo, lo que requirió un gran esfuerzo defensivo por parte de la Corona para protegerla de los ataques extranjeros. Además, se la dotó de un complejo aparato político, administrativo y jurídico que la convirtió en una ciudad-capital de las colonias americanas⁵⁵⁸. Por estas razones no era de extrañar que se escogiera al puerto habanero como vertebrador del sistema postal hispanoamericano.

⁵⁵⁷ *Foreland* alude a la influencia marítima, es decir, al área que conecta al puerto mediante rutas marítimas.

⁵⁵⁸ GUIMERÁ RAVINA, Agustín y MONGE, Fernando. *La Habana, puerto colonial (siglos XVIII-XIX)*. Madrid: Fundación Portuaria, 2000, p. 20.



Mapa nº 14: *Plano de la ciudad, puerto y castillos de San Cristoval de La Havana, 1776.* Fuente: A.G.I., *Mapas y Planos – Santo Domingo*, 412.

En la correspondencia entre el Marqués de Grimaldi y los Directores Generales de la Renta de Correos, trataron de delinear las rutas que se debían ejecutar en este plan sosteniendo lo siguiente: de los paquebotes que salieran desde la península, particularmente del puerto de La Coruña, se despacharía una embarcación que se dirigiría de La Habana a Veracruz para llevar los pliegos de correspondencia al virreinato de Nueva España; otra se encaminaría hacia Tierra Firme, concretamente hacia el puerto más apropiado de Nueva Granada que era el de Cartagena de Indias, dado que este puerto tenía “una fortaleza con guarnición y un oficial que la manda, razón porque están los caminos más frequentados y hay más proporción para el avío de las embarcaciones y que cuide de que salgan con la prontitud y en el día que se les mande o lleguen los pliegos”⁵⁵⁹. Estos artífices de la reforma postal plantearon que, desde la ciudad cartagenera, los correos tendrían que ir por una parte, al virreinato de Nueva Granada y al del Perú, a este último preferiblemente por tierra y no por la ruta del Pacífico y, por otra, a Panamá por vía marítima.

Igualmente, se ocuparon de las dificultades de regular estos correos con América del Sur, principalmente a Chile y a Buenos Aires, razonando los graves obstáculos

⁵⁵⁹ A.G.I., *Correos*, 428 A.

climáticos y geográficos de estos territorios, especialmente el complicado paso de los Andes que sólo permitiría el transcurrir de los correos en una precisa estación del año, porque en el resto los caminos estaban impracticables. En consecuencia, esbozaron la idea de entablar un correo marítimo directo entre la península y Buenos Aires que pudiera comunicar España con los territorios del sur de las Indias en cualquier época del año. Estos planteamientos revelaron que los agentes de la reforma tenían cierto conocimiento de los territorios que estaban regulando, puesto que en su proyecto tendían a considerar, a grandes rasgos, las circunstancias del terreno y del clima para abordar este plan del giro postal, que ya anticipaban que las noticias llegarían unas veces con más rapidez, y otras con más retraso, según los tiempos y accidentes que tuviesen en sus navegaciones. Estos datos sobre las Indias fueron proporcionados de manera indirecta por intermediarios, es decir, a través de informes de personas que tenían un conocimiento práctico sobre la navegación y el giro postal en América. La mayoría se centraban en explicar con detalle el servicio postal en América subrayando, desde una perspectiva negativa, el carácter de sus habitantes, a quienes consideraban que “viven como unos animalitos sin noticia alguna ni más pensamiento que el de comer y beber”⁵⁶⁰ e insistiendo en señalar:

“Las incomodidades y contratiempos que he padecido los habitantes de ambas Américas (casi desde su conquista) por la falta de correos de mar ha sido tan sensible como opuestos a sus comercios, seguridad, e intereses de Su Majestad y se han hecho tan notables a los medianamente instruidos que han atribuido a la falta de estos correos mucha parte del desacierto de sus comercios, escasez de azogues, etc.”⁵⁶¹.

Una vez definidos los itinerarios postales y los puntos clave de los mismos, delimitaron los medios de transporte en los cuales se portearía el correo. Consideraron que lo más apropiado era utilizar barcos de pequeño porte y tonelaje con una tripulación no muy grande con la denominación de paquebote, nombre atribuido por su propia función de trasladar la correspondencia. Por consiguiente, el 30 de abril de 1764, el Marqués de Grimaldi informó a los Directores Generales sobre la decisión del rey Carlos III de comprar cuatro o cinco paquebotes para entablar el correo marítimo de La Coruña a las Indias⁵⁶².

⁵⁶⁰ A.C.C., 47-21.

⁵⁶¹ A.C.C., 47-21.

⁵⁶² A.G.I., *Correos*, 428 A.

Para dicho cometido comisionó al capitán de navío de la Real Armada, Pedro Castejón⁵⁶³, quien participó en la defensa de La Habana contra los ingleses en 1762⁵⁶⁴. Por lo tanto, era un práctico marino que conocía por propia experiencia los movimientos de los navíos en el Caribe. Castejón ejerció, de forma secreta al público en general⁵⁶⁵, el cometido de comprar los paquebotes en julio de 1764, y aseguró que los cinco paquebotes que había comprado eran “los mejores y de más créditos de veleros de esta ría”⁵⁶⁶. En agosto de 1764 dichos buques, comprados por cuenta de la Renta, ya se encontraban en el puerto de La Coruña con el fin de cumplir la misión de navegar a tierras americanas llevando la correspondencia peninsular.

Al mismo tiempo, la Dirección de Correos ordenó la construcción de barcos apropiados para utilizarlos como paquebotes en el puerto de Bilbao. Esta misión también fue encomendada a Pedro Castejón, a quien Campomanes le remitió, en abril de 1764, una pormenorizada instrucción formada para el ajuste y compra de estos navíos destinados al correo ordinario con Indias⁵⁶⁷. Castejón mostró su malestar al propio Campomanes por tener que dedicarse a estos negocios, que él consideraba ajenos a su profesión:

“Ajetreado, que ando podrido y no muy bueno de bregar con esta idiota gente marinera sin método razón ni cosa que lo valga acostumbrados a su libertinaje y bruticie en que hacen consistir lo que proveerán y no tienen. Estoy deseando que salgan los paquebotes que restan para irme de aquí cuyo clima no me prueba bien, días hace, en deseando algo ir a ver a vuestra merced a quien espero merecer no se acuerde de mi para otra cosa de correos antes que me exima de toda semejante intervención impropia de mi genio y malestar y oficio por ahora lo he hecho sea sido por dar gusto al señor Marqués [de Grimaldi]”⁵⁶⁸.

Como resultado de esta disposición, se fabricaron tres paquebotes para el servicio de la Renta que la administración de correos de La Coruña tuvo que abonar con letras de

⁵⁶³ A.H.N., Órdenes Militares – Caballeros de la Orden de Santiago, expediente 1708.

⁵⁶⁴ Pedro Castejón ocupó importantes posiciones en la Real Armada, como la de teniente general, y, en las altas esferas de la administración gubernamental, al ser nombrado en 1776 como secretario de Estado y Despacho Universal de la Marina. Para profundizar en la figura de Pedro Castejón véase GONZÁLEZ DE CASTEJÓN Y HERNÁNDEZ, José Francisco. *Don Pedro González de Castejón. Ministro de Marina de Carlos III*. Zaragoza: Centro de Estudios Borjanos- Institución Fernando el Católico, 2003.

⁵⁶⁵ “Aún no saben aquí para donde fijamente ni para quien son estas embarcaciones”. Pedro Castejón se refirió así a la confidencialidad con la que estaba efectuando su encargo. A.C.C., 47-21.

⁵⁶⁶ A.G.I., *Correos*, 462 B.

⁵⁶⁷ A.C.C., 47-21.

⁵⁶⁸ *Ibidem*.

cambio debido a no haber “caudal suficiente para atender los gastos de la nueva construcción”⁵⁶⁹. Estas letras de cambio se utilizaron para transferir los fondos desde la Renta de Correos al astillero de la ría de Bilbao a través de la mediación de la administración de correos de Bilbao, dirigida por Silvestre Maneros. Una vez finalizada la construcción de los navíos y superados los obstáculos climáticos, puesto que llovía con intensidad y el mar estaba muy fuerte, a partir del mes de enero del año de 1765, los paquebotes se trasladaron de la barra de Portugalete en Bilbao hacia La Coruña para poder ser empleados en el servicio postal. Al frente de ellos se pusieron capitanes que se mandaron desde Bilbao, quienes eran individuos prácticos y con una amplia experiencia en la navegación a América.

Precisamente una de las principales preocupaciones para emprender este plan postal fue la falta de pilotos prácticos que existía en la Carrera de Indias para que se ocupasen de la navegación de los paquebotes a Indias. Para tal la Dirección General de la Renta de Correos decidió establecer una activa comunicación con el marino y militar Julián de Arriaga⁵⁷⁰, secretario de Marina e Indias, quien también se ocupó de confeccionar distintas ordenanzas relativas al uso de los paquebotes y su tripulación en el proyecto de los Correos Marítimos⁵⁷¹.

Estos hechos reflejan el estrecho vínculo que existió entre la Marina y los Correos Marítimos desde los comienzos del plan postal. La Marina veía con recelo el establecimiento de los Correos Marítimos porque temía que los capitanes y la tripulación se quitaran de la matrícula de mar para ir a servir los paquebotes debido al “cebo de las ventajas que logran en viajes a América; de modo, que, sobre ser marineros conocidos, y enteramente seguros, se precave este medio de debilitar un cuerpo tan útil a la Monarquía”⁵⁷². Actitud que ya anticipaba el ministro de Marina del departamento marítimo del Ferrol, Antonio Perea, más conocido como el marqués de Monteverde, quien aseguraba que la verificación de la disposición sobre el acuerdo que debían tener la Marina con el administrador de correos pertinente para despachar o recoger la correspondencia, “no dejará de producir tropiezos con la Marina”⁵⁷³. Por otra parte, las

⁵⁶⁹ A.G.I., *Correos*, 354 A.

⁵⁷⁰ Sobre la carrera personal y profesional de Julián de Arriaga véase BAUDOT MONROY, María. *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*. Madrid y Murcia: Ministerio de Defensa y Editum. Ediciones de la Universidad de Murcia, 2013.

⁵⁷¹ A.M.N., *Manuscritos*, 1333/3.

⁵⁷² A.G.I., *Indiferente General*, 1587.

⁵⁷³ *Ibidem*.

autoridades involucradas en el proyecto postal, como el Marqués de Grimaldi o Campomanes, insistían en la independencia jurisdiccional que había de tener la Marina con respecto al gobierno de los correos⁵⁷⁴.

Tras meses de planificación y arduas negociaciones, este proyecto del giro de correos marítimos se fue consolidando y, por tanto, resultaba indispensable que se formalizaran los decretos, cédulas e instrucciones necesarios para establecer formalmente el correo marítimo en las Indias Occidentales⁵⁷⁵. Lázaro Fernández de Angulo, Director General de la Renta de Correos, respondió que, debido a que Pedro Castejón ya había efectuado la compra de los paquebotes, se solicitara al Fiscal del Consejo que se concertaran las ordenanzas, instrucciones y demás expediciones que exigían la planificación del correo marítimo con América. De manera que, tras delinear los primeros trazos de este nuevo modelo de correspondencia, comenzó a forjarse la normativa requerida para instaurar formalmente dicha institución.

3.3.2. CIMIENTOS LEGISLATIVOS

“Los ramos principales de cualquier renta, y en especial de esta, son tres: 1º la buena administración, 2º la buena policía en la misma renta y en los empleados, 3º la puntual cuenta y razón de la entrada y salida de los valores de la misma renta”⁵⁷⁶. De esta forma explicaba Campomanes los objetivos de la renta de correos y, para alcanzarlos, esta iniciativa reformista, al igual que cualquier otra, tenía que respaldarse con una normativa que la amparase y que propulsara su puesta en práctica basada en unos marcos legales que se debían de cumplir.

La necesidad de institucionalizar la circulación de la información hizo que la maquinaria de los correos emprendiera su marcha con la legitimación de los proyectos el 6 de agosto de 1764 cuando Carlos III expidió el *Real Decreto del Establecimiento de Correos para las Indias*, publicado el día 8 del mismo mes. En este decreto, el rey expresó las causas y motivaciones que le habían llevado a la publicación del mismo y argumentaba que la falta de correspondencia regular entre España y sus dominios en las Indias

⁵⁷⁴ A.C.C., 47-21.

⁵⁷⁵ A.G.I., *Correos*, 428 A.

⁵⁷⁶ A.C.C., 56-2.

Occidentales había ocasionado numerosos problemas, como el atraso en el cumplimiento de órdenes y en los recursos que hacían sus vasallos, que “llegan con tal retardación y dificultad que las decisiones más imparciales y prudentes se suelen frustrar por la mudanza de circunstancias”⁵⁷⁷. El Real Decreto consideraba que “el gyro de letras se hace del todo impracticable en el sistema presente entre estos, y aquellos naturales; viéndose muchas veces obligados a valerse de las Colonias Estrangeras, para suplir la falta de estas noticias, y auxilios”. Estos razonamientos de implantar una comunicación postal estatal para impulsar un flujo constante del comercio y la transmisión efectiva de ordenanzas también se pueden observar en las leyes de promulgación del servicio de correos de otros imperios, como el británico, dirigidas a una institucionalización del sistema postal⁵⁷⁸.

El 31 de julio de 1764 Campomanes escribía que había dispuesto “el Reglamento Provisional para el establecimiento del correo mensual a Indias en que se resume toda la ordenanza y ley general de su gobierno. Este reglamento es la base fundamental de la materia y así me he puesto de acuerdo con los Administradores Generales”⁵⁷⁹, tal y como le había ordenado el rey. De manera que los marcos normativos de este proyecto postal se consolidaron con la promulgación de dos regulaciones: por una parte, la Real Cédula, expedida el 26 de agosto de 1764, para el establecimiento de un correo marítimo mensual desde el puerto de La Coruña al de San Cristóbal de La Habana, afianzando su papel preponderante en el tráfico postal, con la correspondencia general de Indias y regreso con la de aquellos dominios al mismo puerto de La Coruña el 26 de agosto de 1764; y, por otra, el *Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales*, publicado el 24 de agosto de 1764, que contenía todas las directrices que tenía que seguir este plan (imagen nº 12). Este reglamento estaba firmado por el Marqués de Grimaldi, quien estaba al mando de esta institución en calidad de Superintendente General de Correos y Postas de España y América⁵⁸⁰. A partir de entonces, el Secretario de Estado y Despacho de la monarquía hispánica se situaría en la cúspide del organismo postal, ejerciendo las plenas facultades del mismo a través del puesto de Superintendente General de Correos y Postas de dentro y fuera del Reino. Ambas ordenanzas iniciaron oficialmente la andadura del nuevo sistema postal ultramarino.

⁵⁷⁷ A.G.I., *Estado*, 86A, número 7.

⁵⁷⁸ B.P.M.A., *Post*, 114/1.

⁵⁷⁹ A.C.C., 47-37.

⁵⁸⁰ “Todo baxo el mando del Marqués de Grimaldi, del mi Consejo de Estado, mi primer Secretario de Estado y del Despacho, como Superintendente General de Correos y Postas de dentro y fuera del Reyno, con las mismas facultades que exerce en España”. A.G.I., *Correos*, 428 A.



Imagen nº 12: *Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales*.

Fuente: A.G.I., *Estado*, 86 A, número 8.

El *Reglamento Provisional* que pretendía hacer “público a el pueblo para que entiendan que puedan escribir con facilidad y frecuencia a las Indias y tener sus respuestas”⁵⁸¹, contenía las disposiciones necesarias para el establecimiento del nuevo sistema postal y detallaba los procedimientos de la organización, gestión y transporte de la correspondencia ultramarina. De manera que comprendía las pautas por las que se debían de regir: el avío y despacho de los paquebotes; las rutas marítimas; las labores fundamentales de los empleados de correos; y, las tarifas postales. A pesar de que esta ordenanza tenía carácter de provisional, tal y como se exponía en su título, suponía una normativa sólida que impulsaba la creación de esta institución postal ultramarina⁵⁸²; y, por tanto, su provisionalidad se debía al hecho de continuar incluyendo mejoras a este proyecto hasta la conformación de una ordenanza firme⁵⁸³.

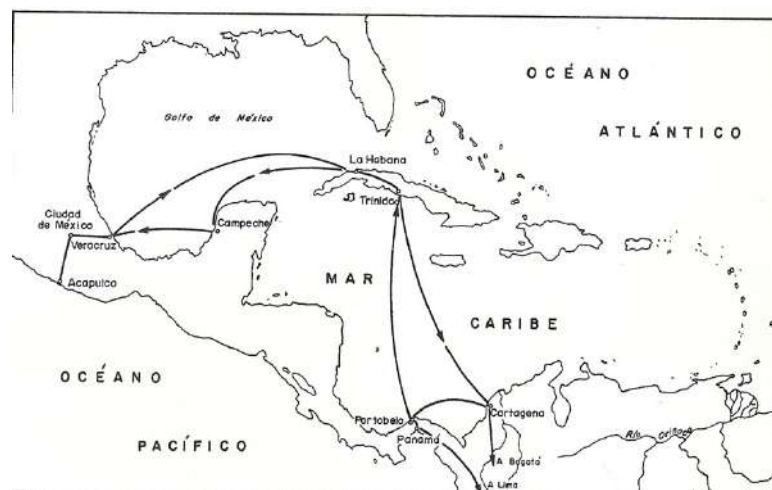
El *Reglamento Provisional* determinaba la ruta postal marítima que se debía seguir: las embarcaciones que transportaban la correspondencia habrían de partir desde el puerto

⁵⁸¹ A.G.I., *Correos*, 354 A.

⁵⁸² “Su Majestad se reserva con vista de los progresos de este establecimiento darle una Ordenanza sólida y entretanto manda se guarde inviolablemente este Reglamento Provisional”. *Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales*. A.G.I., *Estado*, 86 A, número 8.

⁵⁸³ Un ejemplo similar se halla en el imperio portugués cuyo *Reglamento Provisional para o Novo Estabelecimento do Correio* de 1799, encabezado también por el superintendente de correos y postas, sentaba las bases organizativas y la estructura administrativa de los correos portugueses mediante la fijación de disposiciones regulativas. DELGADO DA SILVA, Antonio. *Collecção da islação portuguesa desde a ultima compilação das ordenações*. Lisboa: Typografia Maignrense, 1828, pp. 528-531.

de La Coruña hacia La Habana el primer día de cada mes (esta ruta se denominaba Carrera de La Habana). Una vez llegadas a La Habana, una embarcación saldría desde allí hacia Veracruz para transportar la correspondencia al virreinato de Nueva España (Carrera de Veracruz); y otra desde el puerto de Trinidad de Cuba hacia Cartagena de Indias (Carrera de Cartagena de Indias)⁵⁸⁴, para llevar el correo al virreinato de Nueva Granada y al del Perú (mapa nº 15).



Mapa nº 15: *Mapa de la ruta de la distribución marítima y terrestre en la región del Caribe en el siglo XVIII.* Fuente: GUTIÉRREZ ÁLVAREZ, Secundino José. *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril.* Madrid: Fundación Mapfre, 1993, p. 342.

La implantación de esta ruta postal se debía al deseo de expandir el control por parte del gobierno a áreas prioritarias del imperio, como era el Caribe, debido a la urgencia de dominio que había originado la Guerra de los Siete Años. A causa de la barrera que entrañaba el paso de los Andes en época invernal para el buen funcionamiento del correo que iba desde Chile a Buenos Aires⁵⁸⁵, en 1767 se decidió otra ruta marítima que debía salir cada dos meses los días 15, para que no coincidiesen con la marcha de los paquebotes de La Habana, desde La Coruña hacia Montevideo (esta línea se llamaba “Carrera de Buenos Aires”), por ser un puerto más seguro que el de Buenos Aires, y, de ahí, pasarían

⁵⁸⁴ “El motivo de elegir por ahora el Puerto de la Trinidad de Cuba, es por considerarse en él embarcaciones, y marinería que tienen tráfico continuo con Cartagena, y pueden ajustarse con sus naturales las conducciones por mar de la correspondencia yente, y viniendo para Tierra Firme y el Perú; quedando reservado el variar este puerto al de Xagua, u otro, según las circunstancias”. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 1, Documento 65, 1764-1780.

⁵⁸⁵ Hallamos varios informes del presidente de Chile, en los que proponía una serie de directrices para hacer transitable en tiempo de nieve la cordillera de los Andes desde Santiago de Chile hasta Mendoza, con el fin de que la correspondencia de España se pudiera dirigir por Buenos Aires. A.G.I., *Correos*, 217 A.

en lanchas al de Buenos Aires, para repartirlos por el interior del virreinato del Río de La Plata, Chile y Perú⁵⁸⁶ (mapa nº 16). Estas líneas de navegación de estas rutas fueron la expresión espacial de una pretendida redefinición de los vínculos entre España y América con una organización del espacio en función de los nodos comunicacionales y de las unidades administrativas⁵⁸⁷. Esta distribución y diversificación de itinerarios postales también se produjo en el imperio británico donde los paquebotes, a partir de 1764, partían desde Inglaterra hacia tres ejes de comunicación en las colonias: Nueva York, Charleston y las Indias Occidentales.



Mapa nº 16: *Itinerarios de correos a finales del siglo XVIII*. Fuente: MORALES PADRÓN, Francisco. *Atlas histórico cultural de América*. Las Palmas de Gran Canaria: Comisión de Canarias para la Conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América / Consejería de Cultura y Deportes, 1988, p.561.

Esta ordenanza marcaba la línea a seguir de la institución postal y, por tanto, contenía algunos cambios respecto al servicio postal anterior: la habilitación del puerto de La Coruña como centro principal de la salida de la correspondencia en detrimento del

⁵⁸⁶ El proyecto del establecimiento de la Carrera de Buenos Aires se aprobó el 1 de noviembre de 1767, y determinaba la salida de paquebotes desde el puerto de La Coruña al de Buenos Aires, cuatro veces al año, particularmente los días 15 de febrero, 15 de junio, 15 de septiembre y 15 de diciembre, con la licencia de transportar pasajeros y comercio. Unos años más tarde, en 1771, se aumentó la periodicidad de esta ruta a seis paquebotes anuales que debían de partir del puerto coruñés los días 15 de febrero, abril, junio, agosto, octubre y diciembre. A.G.I., *Correos*, 429 A y 429B.

⁵⁸⁷ ARANEDA RIQUELME, José. “Una correspondencia mensual, semanaria y a todas horas»: correo y espacio en el imperio español durante las reformas borbónicas, siglo XVIII”, en *Seminario Simón Collier*. Chile: Instituto de Historia de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2014, p. 50.

de Cádiz; la instauración de administraciones de correos situadas en las principales ciudades hispanoamericanas, que debían actuar como instituciones intermediarias entre lo imperial y lo local; y, la creación de nuevos cargos en América como administradores, interventores, y oficiales, que se encargaban de coordinar el manejo postal.

La implantación de oficinas postales en urbes estratégicas respondía a la idea de una red descentralizada de estafetas interconectadas por todo el territorio de la monarquía hispánica. Estas providencias pretendían constituir el sistema postal en un aparato tentacular que se extendiera por el territorio hispanoamericano. Por otra parte, la nueva línea de correos marítimos mantenía algunos rasgos del funcionamiento postal anterior, como el uso de rutas marítimas ya consolidadas y puntos de destino que se utilizaban anteriormente, como fue el caso del puerto de Cartagena de Indias, que ya había sido considerado en los siglos XVI y XVII un punto de preferencia en las rutas comerciales y postales del imperio hispánico.

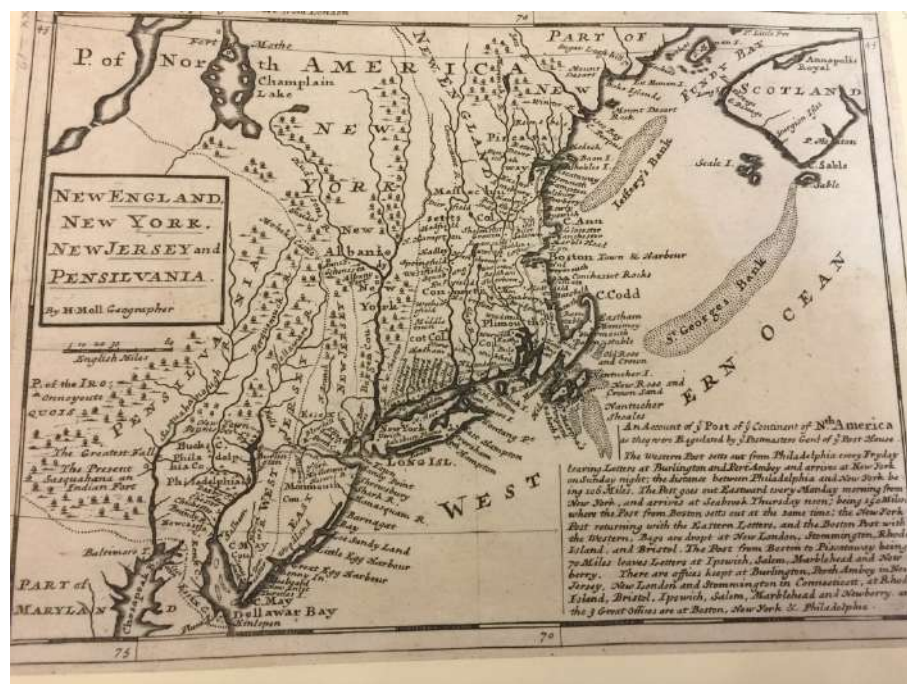
El establecimiento de las estafetas en el continente americano fue un propósito que ya se había planteado en el imperio británico desde el siglo XVII. En consecuencia, la primera oficina de correos en América fue establecida en Boston en 1639. Aunque el correo intercolonial en la América británica no tuvo su expansión hasta la década de 1750, cuando se multiplicaron las oficinas postales y se diversificaron los caminos, gracias a la labor de los administradores generales de Norteamérica, nombrados por la Corona británica en 1753, Benjamin Franklin y William Hunter⁵⁸⁸, quienes transformaron el sistema postal colonial, logrando que, a partir de 1757, el servicio postal fuera más rápido, frecuente y cubriera un área mayor (mapa n° 17)⁵⁸⁹.

Tras la Guerra de los Siete Años, el gobierno británico, al igual que el hispánico, inició una serie de reformas, entre ellas, la del correo. Por consiguiente, implantó un nuevo marco normativo, la *Post Office Act* de 1765, que iba orientado a mejorar el servicio postal americano para convertirlo en una eficiente rama de la administración británica a través de medidas que reforzaban la idea de implantar el monopolio postal en sus territorios. Una vez finalizado este conflicto bélico, la red postal en América se

⁵⁸⁸ Benjamin Franklin y William Hunter diseñaron instrucciones sobre el método conveniente de funcionamiento del servicio postal para los administradores de correos, que circularon por las oficinas de correos de las colonias británicas en América. Se destacan las siguientes regulaciones: *Post Office Instructions and Directions, 1753*, que se ilustran en Labaree, Leonard W. (ed.), *The Papers of Benjamin Franklin, vol. 5, July 1, 1753*, New Haven, Yale University Press, 1962, pp. 161–177.

⁵⁸⁹ Lemay, J.A. Leo, *Life of Benjamin Franklin, Vol. 3: soldier, scientific and politician, 1748-1757*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2008, p. 627.

expandió. De hecho, tras la captura de Canadá por los británicos, con el Tratado de París en 1763, se establecieron oficinas postales en los núcleos canadienses más importantes como Québec, Montréal y Three Rivers, y se implantó una línea regular de correos semanal entre Montréal y Québec y una mensual con Nueva York, que se fue perfilando y extendiendo en los años posteriores. En cuanto al sistema de paquebotes, continuaba entre Inglaterra y Europa, pero no cruzó el Atlántico para transportar el correo de forma regular a las colonias hasta 1755⁵⁹⁰, por lo que esta infraestructura de comunicaciones imperiales requirió de experimentación, problemas y enfrentamientos.



Mapa n° 17. *An account of post of continent of North America as they were regulated by postmasters General Official Post House*. Fuente: B.L., *Cartographic Items Maps*, CXX 12.

Una situación parecida sucedió en el imperio portugués tras la creación de los correos marítimos para la América lusa en 1798 con la promulgación del *Alvará de criação dos Correios Marítimos para o Brasil* del 20 de enero de 1798, que tomó el patrón de otros imperios europeos como el británico y el hispánico⁵⁹¹. Con este *alvará* se pretendía instaurar dos paquebotes cada dos meses desde Portugal, específicamente desde Lisboa donde se ubicaba la *Administração Geral do Correio*, hasta Brasil. Uno de ellos

⁵⁹⁰ Dierks, Konstantin. *In My Power Letter Writing and Communications in Early America*. Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2009, pp. 26-43.

⁵⁹¹ DELGADO DA SILVA, Antonio. *Collecção da Legislação Portuguesa*. Lisboa: Typografia Maignrense, 1828, pp. 479-482.

se dirigiría a las capitanías de Bahía y Río de Janeiro, y el otro a las de Pernambuco, Paraíba, Maranhao y Pará. Estos despachos habrían de apoyarse en navíos mercantes regulados por la Corona, prohibiendo a estas embarcaciones comerciales transportar correspondencias por cuenta propia. También se reguló el manejo de los correos interiores en Brasil, promovido por la *Secretaria da Marinha e à Fazenda*, que pretendía crear un sistema de comunicaciones entre las diversas capitanías impulsado por las instituciones locales, donde se implantarían *laboratório de correios* en las ciudades y villas más estratégicas, en las cuales se emplearían administradores y oficiales de correos.

Volviendo al caso hispánico, la utilización de los paquebotes fue otra de las medidas esenciales que contenía el *Reglamento Provisional*. Con relación a este aspecto cabe señalar que antes de la reforma postal ya se empleaban paquebotes para transportar la correspondencia a América⁵⁹², muchos de ellos se utilizaban como avisos a América, y su salida o llegada al puerto de Cádiz aparecía reflejado en la publicación periódica denominada *Gaceta de Madrid*, órgano de comunicación de la Corona y de difusión de sus políticas para que el público estuviera informado de ello⁵⁹³. Por tanto, el uso de los paquebotes antes de la reforma postal no deja lugar a dudas y existían incluso reglamentaciones sobre ellos⁵⁹⁴. Cabe señalar que la denominación de paquebote se refería a cualquier embarcación apropiada para el transporte de la correspondencia. De manera que existían numerosos tipos de navíos que actuaban como paquebotes, como fragatas, balandras y goletas, y que también transportaban pasajeros y géneros (imagen nº 13).

⁵⁹² Disponemos de vestigios sobre el uso de paquebotes antes de la reforma postal en, entre otros, A.G.N.C., *Colonia, Bolívar*, Tomo 1, Documento 12, 1761-1787 y Tomo 3, Documento 3, 1750-1760; A.H.N., *Inquisición*, 2185, nº 4.

⁵⁹³ “Con extraordinario que ha llegado de Cádiz, se ha tenido noticia, de aver arribado a aquella Bahía la tarde del día 14 un paquebot, que viene de aviso, desde el puerto de Cartagena de las Indias, de donde salió el día 10 de abril próximo pasado”. *Gaceta de Madrid*, nº 25, del 24 de junio de 1721, página 100. Disponible en <https://boe.es/datos/pdfs/BOE//1721/025/A00100-00100.pdf> (Consultado el 26 de junio de 2018).

⁵⁹⁴ A.M.N., *Manuscritos*, 2515.

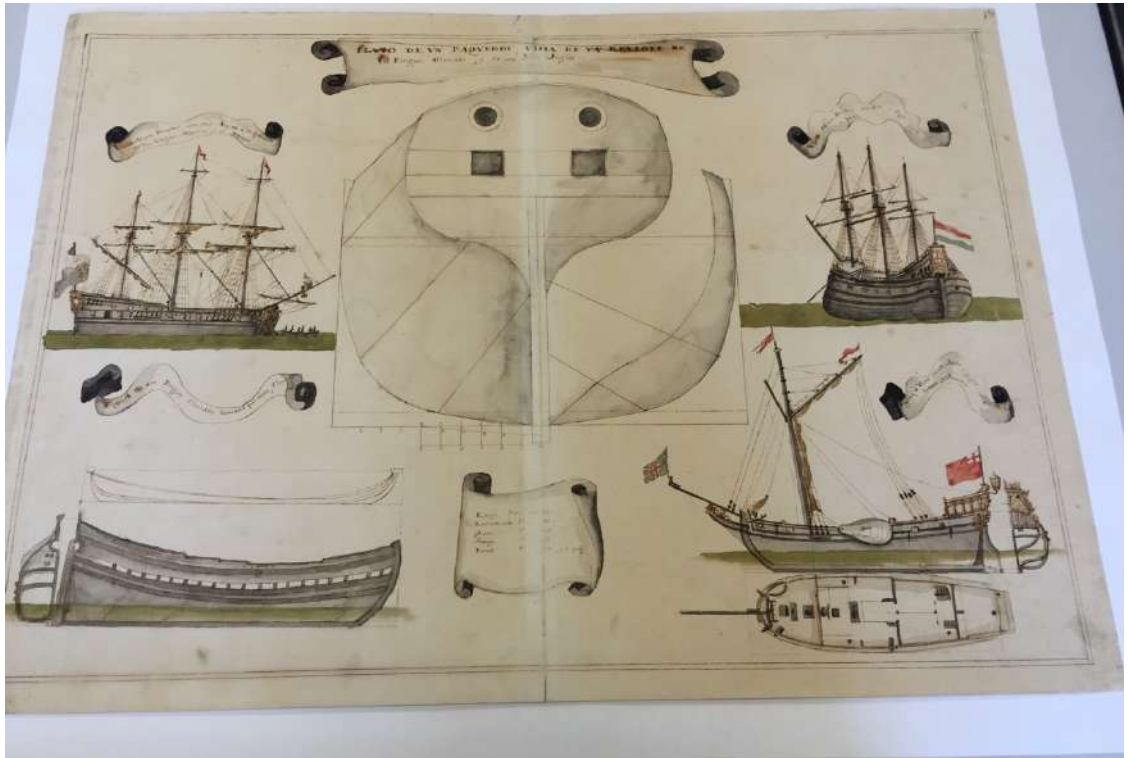


Imagen nº 13: *Plano de un paquebote*. Fuente: A.M.N., PL. 235-1, Hoja 19.

Según la reglamentación, los recursos financieros de las administraciones de correos los tendría que facilitar el Estado, concretamente la Real Hacienda, aunque costeándose por sí mismas, en la medida de lo posible, a través del pago de las tarifas postales y, sobre todo, de la conducción de mercancías y pasajeros. Aunque la función principal de los Correos Marítimos era el transporte postal, el *Reglamento Provisional* autorizaba a transportar pasajeros y mercancías de España a América, y viceversa, a través del cumplimiento de una serie de requisitos: los frutos y géneros a la ida habrían de ser propios de España y, a la vuelta, de América, dejando fuera aquellos géneros extranjeros que no estuvieran permitidos; los productos estaban obligados a pagar los fletes de correos y las guías de la Aduana; las mercaderías no debían exceder el límite permitido y no debían sobrepasar la mitad del buque, ni viajar sin ser registradas; los pasajeros admitidos tenían la obligatoriedad de poseer licencia de viaje y abonar el flete de su pasaje; y, la Real Hacienda tenía permitido enviar algunos efectos como víveres, municiones, tropas, bulas, papel sellado, tabaco u otros productos en los paquebotes⁵⁹⁵. Los bienes o pasajeros que no cumplieran con la normativa estipulada estarían

⁵⁹⁵ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 1, Documento 65, 1764-1780.

cometiendo fraude y, por tanto, serían castigados por ello. Algo parecido ocurría en los correos marítimos británicos y portugueses que también estaban autorizados a transportar cargas y pasajeros bajo el cumplimiento de los marcos legales.

En consecuencia, en los paquebotes se introducían géneros de comercio por cuenta del capitán, del piloto, del administrador de correos marítimo de La Coruña o de particulares, quienes debían de pagar el flete adecuado para poder transportar sus bienes⁵⁹⁶. Sin embargo, algunos mercaderes aprovecharon esta situación para introducir mercaderías en embarcaciones particulares en vez de en las de la renta de correos⁵⁹⁷.

En este plano observamos cómo la vinculación entre comercio y correo fue esencial para entender las dinámicas sociopolíticas y económicas del imperio hispánico. La promoción del comercio a través de los paquebotes fue una preocupación constante entre las autoridades de la institución postal debido a la intención que tenía la Corona de que estos compitieran con las embarcaciones de los comerciantes afincados en Cádiz. Sin embargo, la escasa reputación del puerto coruñés como núcleo comercial hizo desconfiar a los mercaderes quienes, desde el principio del establecimiento de los Correos Marítimos, dudaban de la ventaja del negocio. Los agentes de correos intentaron solventar esta circunstancia a través del transporte de mercancías por parte de la Corona, hasta que los comerciantes se convencieran de los beneficios de esta instauración⁵⁹⁸.

Debido a esta situación, a algunos mercaderes se le concedieron prerrogativas para el fomento comercial, como la prórroga del pago de flete de mercancías que iban en los paquebotes. Tales ventajas comerciales se hicieron bajo una controvertida negociación entre las distintas partes que ilustra a la perfección los intereses económicos particulares. Un ejemplo de todo ello fue el caso del comerciante coruñés Jerónimo Hinojosa quien, en 1767, presentó la solicitud de la espera de seis meses para satisfacer los fletes de sus

⁵⁹⁶ En la documentación consultada aparecen géneros que transportaban de España a América como pipas de vino de Cataluña, barriles de harina, fanegas de nueces de Asturias, calcetas, sombreros, aceitunas, cáñamo, vasos de vidrio, zapatos, botas, vajillas, hierro y muchos otros de distinta índole; mientras que los paquebotes que iban de las Indias a la península traían mercancías como caoba, cacao de Guayaquil, palo de tinte de Campeche, cueros, tabaco, azúcar. A.G.I., *Indiferente General*, 1586.

⁵⁹⁷ Fue el caso, por ejemplo, de la Compañía de los lonjistas. Manuel de Zulueta y Juan Ángel de Olavarrieta firmaron una contrata con la renta de correos el 22 de enero de 1768, para introducir en cada correo mensual a La Habana una determinada cantidad de harina. No obstante, estos mercaderes no lo cumplieron y embarcaron harina en navíos particulares cuyos fletes acomodaban ellos mismos. A.G.I., *Correos*, 429 A.

⁵⁹⁸ “El paquebote que ha de partir el 1º del mes que viene y acaso algún otro de los sucesivos no encuentren carga a flete hasta que los negociantes de Galicia toquen con sus manos la ventaja de este comercio...se pensase en cargar de nuestra cuenta, a falta de encontrar a flete, los géneros que puedan tener mejor salida en La Habana”. A.G.I., *Correos*, 428 A.

géneros y que no se les detuviera, a lo que el administrador del correo marítimo de La Coruña era contrario y desconfiado, pues sospechaba que, detrás de este requerimiento, simulaba la acción fraudulenta de no limitar su carga, y de enriquecerse sin arriesgar su caudal. De hecho, el empleado de correos declaraba que, si se aprobaba esta petición, “sería echar a perder el milagro y deslucir el triunfo. Lástima sería volver a poner grillos a un preso que se acaba de sacar de la cárcel después de tantos años”⁵⁹⁹. Al principio, el Marqués de Grimaldi y los Directores de la Renta estuvieron de acuerdo con el parecer del administrador de correos, y creían que este mercader ya había gozado de bastantes privilegios, al ser el primero al que Carlos Francisco de Croix, más conocido como el Marqués de la Croix, por aquel entonces Capitán General de Galicia, reveló el proyecto postal y, por tanto, el precursor de transportar sus géneros en los paquebotes. Pero la opinión del Marqués de la Croix, quien defendió los intereses de este mercader, seguramente por sus propios intereses y sus relaciones clientelares, modificó el dictamen final de las autoridades de correos que, finalmente, concedieron la demanda pedida por Jerónimo Hinojosa. Este hecho revela la pugna de intereses que se entremezclaban en el sistema postal, y la carrera por hacerse con las mayores ventajas de este servicio.

Lo que sí queda claro es que la iniciativa borbónica de la creación de los Correos Marítimos favoreció al desarrollo económico, político y social de La Coruña. Esta ciudad obtuvo la concesión del comercio ultramarino hispanoamericano a través del establecimiento de los Correos Marítimos, puesto que las embarcaciones postales tuvieron la libertad de comerciar con América⁶⁰⁰. Se trataba de dotar al puerto de La Coruña del privilegio de ser uno de los únicos puertos, junto con Cádiz, en poder canalizar el tráfico marítimo y mercantil con América, convirtiéndose en base operativa y núcleo de redistribución del sistema postal hispanoamericano. Este aspecto entrañó la integración de Galicia en el comercio colonial español de forma autónoma, es decir, mediante una línea propia de intercambio ultramarino, emancipada de la de Cádiz, y basada en el sistema postal que contaba con itinerarios específicos, medios de transporte propios y agentes independientes⁶⁰¹. Los paquebotes que partían del puerto coruñés se convirtieron en una vía efectiva de comercio que entró en competencia con el gaditano, pues la mejora del sistema postal no sólo pretendía canalizar los flujos de comunicación,

⁵⁹⁹ A.G.I., *Correos*, 451B.

⁶⁰⁰ GONZÁLEZ LÓPEZ, Emilio. *Bajo las luces de la Ilustración. Galicia en los reinados de Carlos III y Carlos IV*. La Coruña: Ediciones del Castro, 1977, p. 28.

⁶⁰¹ ALONSO ÁLVAREZ, Luis. *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*. La Coruña: Xunta de Galicia. Servicio Central de Publicaciones, 1986, p. 50.

también los mercantiles a través de una vía oficial impuesta por la Corona. Este hecho, junto con la navegación mercantil de particulares, contribuyó a convertir al puerto coruñés en uno de los más dinámicos del tráfico marítimo y mercantil con las Indias, sin obviar la todavía primacía de Cádiz. Como mencionó Francisco Somoza de Monsoríu, quien también aprovechó para criticar el sistema monopolístico del flujo comercial ultramarino:

“El ramo de Correos Marítimos va produciendo sucesivamente los efectos propios. Si se entablase en los puertos de la nación algún otro de el Comercio de Cádiz presentará iguales consecuencias. La división de las riquezas por las Provincias de un Estado siempre dispone su mejor suerte. La Corona adquiere lo que Galicia gana”⁶⁰².

Asimismo, este desarrollo económico impulsó el crecimiento demográfico en el puerto coruñés pues la instauración de la base postal ultramarina hizo que gentes de otros lugares de España, e incluso de fuera de ella, fuesen a trabajar en distintas ocupaciones, tales como el comercio, la industria, la marina o la administración.

En línea con estos argumentos, sugerimos que la reforma del correo promulgada en 1764 abrió el camino al reglamento de libre comercio de 1765⁶⁰³. De hecho, en el proyecto postal ya estaban reflejados los planteamientos de un comercio más flexible con la apertura de varias vías comerciales que rompían con el monopolio gaditano, como la del puerto coruñés como centro competidor de comunicación, comercio y navegación a América, y métodos diversos para ello, como el transporte de mercancías en los paquebotes que quedaban fuera de la potestad de control del Consulado de Indias y del Consejo de Indias como ocurría con los navíos mercantiles.

El *Real Decreto e Instrucción acerca de la libertad de comercio* trajo ventajas al sistema postal pues, a partir de la publicación de dicha disposición, los paquebotes oficiales, como cualquier otra embarcación, contaban con el permiso de transportar géneros, no sólo españoles sino también extranjeros, a las islas de Barlovento desde el puerto de La Coruña y otros ocho puertos señalados de la península. En consecuencia, el punto neurálgico del comercio colonial continuó siendo Cádiz, pero hubo una proliferación complementaria de barcos oportunistas que partieron de distintos puertos españoles y que aumentaron la red comercial marítima con este nuevo sistema

⁶⁰² SOMOZA DE MONSORÍU, Francisco. *Estorvos i remedios de la riqueza de Galicia: discurso político legal*. Santiago de Compostela: Ignacio Aguayo, 1775, pp. 195-196.

⁶⁰³ A.M.N., *Manuscritos*, 833.

mercantil⁶⁰⁴. En cambio, implicó también algunas quejas de los comerciantes del puerto de la Coruña, quienes se negaban a cargar mercaderías en dichos paquebotes si los fletes no se equiparaban a las condiciones del nuevo decreto⁶⁰⁵.

Un examen detenido del *Reglamento Provisional* denota en sus disposiciones cierta flexibilidad, como la posibilidad de modificación de algunas de las rutas marítimas, según las circunstancias o el parecer de los empleados postales, así como la tolerancia en el uso de los navíos asignados para el transporte de la correspondencia pues se consideraba que:

“Para facilitar el comercio, y a los particulares la correspondencia con las Indias, no solo por la vía del correo general que se establece; sino también por todas las embarcaciones particulares, y de guerra que de España naveguen a aquellos dominios, o de ellos vuelvan a estos, manda Su Majestad que en todo genero de embarcaciones se aya de embiar precisamente balija, o caxones de cartas, en que vaya la correspondencia encaminada al administrador de la estafeta del respectivo puerto, a donde lleve su destino dicha embarcación”⁶⁰⁶.

Lo importante, por tanto, era la burocratización del sistema postal, pues las cartas que iban y venían en las embarcaciones debían de poseer licencia del administrador de correos en el lugar de origen, tenían que ser registradas por él y estaban obligadas a ser entregadas a los dependientes de las oficinas postales en el destino, quienes se encargaban de los trámites pertinentes para su distribución. De manera que la Corona era flexible en cuanto al transporte de la correspondencia, siempre y cuando se pagaran sus portes y se llevara un control del correo.

El mismo día que se promulgó el *Reglamento Provisional del Correo Marítimo*, el Marqués de Grimaldi escribió a los Directores Generales de la Renta de Correos manifestándoles que las órdenes expuestas en dicha ordenanza debían transmitírselas a los administradores de correos de la península (de los puertos de San Sebastián, El Ferrol, Cádiz, Sevilla, Tenerife, Cartagena y Barcelona y cualquier otro que haya navegado o navegue en derechura a las Indias Occidentales), a los subdelegados de la Renta (gobernadores y virreyes en América), y a los capitanes y patronos de las embarcaciones, para que conocieran con detalle la legislación pertinente a la reforma postal con el fin de

⁶⁰⁴ DOUGLAS INGLIS, G. y KUETHE, Allan J. “El Consulado de Cádiz y el Reglamento de comercio libre de 1765”, en *Andalucía y América en el siglo XVIII: actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*. La Rábida: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1984, p. 94.

⁶⁰⁵ A.G.I., *Correos*, 374 B.

⁶⁰⁶ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 1, Documento 65, 1764-1780.

que la desempeñaran con el más exacto cumplimiento y auxiliaran a dicho establecimiento con sus providencias en pos del plan postal “representando, quantos mejor se le ofrezcan para adelantar y promover este nuevo establecimiento que no ha tenido el público hasta aquí, y ha merecido de la atención del rey a esos dominios una particular predilección”⁶⁰⁷.

En consonancia con estos razonamientos, la reestructuración de los sistemas postales requería unos marcos normativos que la impulsaran. Por ello, en torno al proyecto de reforma postal se generó un pluralismo legal que perseguía una aplicación práctica de las múltiples normativas y disposiciones. De manera que, junto con este *Reglamento Provisional*, se publicaron en la misma fecha una serie de instrucciones promulgadas por el Superintendente General de Correos que iban perfilando dicho establecimiento⁶⁰⁸. Una de ellas fue la *Instrucción que deben observar los patrones-pilotos de los paquebotes destinados al correo mensual entre España y las Indias Occidentales* que regía las responsabilidades de la tripulación de los paquebotes, la cual debía de velar por el cumplimiento de las derrotas postales, así como de la carga de dichas embarcaciones⁶⁰⁹.

De igual manera, tras la publicación del mencionado *Reglamento Provisional*, se sucedieron otras ordenanzas e instrucciones que sirvieron para ir dando forma a la institución y para que comenzara a dar sus primeros pasos. Entre las que cabe destacar la *Ordenanza que manda el rey observar a los administradores, interventores, oficiales, carteros, mozos de los oficios de correo mayor del reino, los visitadores y guardas de la renta, maestros de postas y postillones, para el buen desempeño de sus encargos*⁶¹⁰, que se transmitió al público el 18 de octubre de 1764, si bien era una copia del original que había elaborado Campomanes y que fue promulgada el 23 de julio de 1762 por Ricardo Wall. Esta ordenanza fue utilizada por el Marqués de Grimaldi para proporcionar a los administradores de correos destinados a América todos los preceptos necesarios para su

⁶⁰⁷ A.G.I., *Correos*, 484 A.

⁶⁰⁸ Destacamos las *Instrucciones Particulares que mandaba el rey al administrador que se nombrara para arreglar la correspondencia de Nueva España, al que se designase para establecerse en la Isla de Cuba, Jagua u otro puerto conveniente al sur de la isla con destino a dirigir la correspondencia del Perú y Tierra Firme y al que se estableciera en la ciudad de San Cristóbal de La Habana; la Instrucción Particular que Su Majestad manda observar al Administrador del nuevo correo establecido en la ciudad de La Coruña, para dirigir y recibir la correspondencia de Indias; y la Instrucción particular que manda Su Majestad observe el administrador que se nombre para el correo que se ha de establecer en la ciudad de San Cristobal de la Habana*. A.M.N., *Manuscritos*, 6/49.

⁶⁰⁹ A.G.I., *Estado*, 86 A.

⁶¹⁰ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea, Correos*, Tomo 90, Documento 9, 1762.

implantación. Ello pone de manifiesto cómo la reforma del correo hispanoamericano pretendió ser una prolongación de la que previamente se había llevado a cabo en la península, la cual se tomaba de modelo para su aplicación en el espacio indiano, como ya señalara Campomanes: “Las demás precauciones o reglas se han nivelado por las ordenanzas con que hoy se gobierna la Renta de Correos en España, remitiéndose a ellas en lo que se puedan acomodar sin diferencia y aplicándolas en lo demás a la variedad de los dominios de Indias”⁶¹¹.

Además, se configuró también la tarifa de los portes postales y el método de financiar y cobrar estos costes mediante la *Noticia de los portes de cartas del correo de mar a Indias, yente y viniente, y de los días en que llegan, y se despachan los que arriban a Madrid*⁶¹² (imagen nº 14). En este reglamento se desglosaban las tarifas postales, así como los días de la semana del correo de Madrid y del interior de la península. El método consistía en que el encargado de pagar los costes del transporte del giro postal fuese el que debía recibir la correspondencia en el destino. También existía la posibilidad de franquear el correo, en cuyo caso, quien lo deseara tendría que abonar los portes respectivos de las cartas, pliegos y paquetes previos a su envío en la oficina de correos. Con referencia a estos elementos, se establecieron los portes marítimos, que correspondían a la Corona, en consideración a la conducción por mar de la correspondencia de España a América o viceversa; y, por otra parte, el sobreporte, es decir, los portes terrestres correspondientes a la tarifa desde el puerto de América, al que llegaban los pliegos, hasta el destino de las cartas que iban por el interior de las Indias y, por tanto, su cobro correspondía al titular del Correo Mayor de Indias⁶¹³.

⁶¹¹ A.C.C., 47-37.

⁶¹² B.L., *Manuscripts*, 20926.

⁶¹³ “Los poseedores actuales el de tierra, según hoy se halla establecido a imitación de lo que sucede con el dueño del correo de Portugal que paga el correo de España el porte de las cartas extranjeras y él obra además el sobreporte de la conducción por el reino de Portugal”. A.C.C., 47-37.

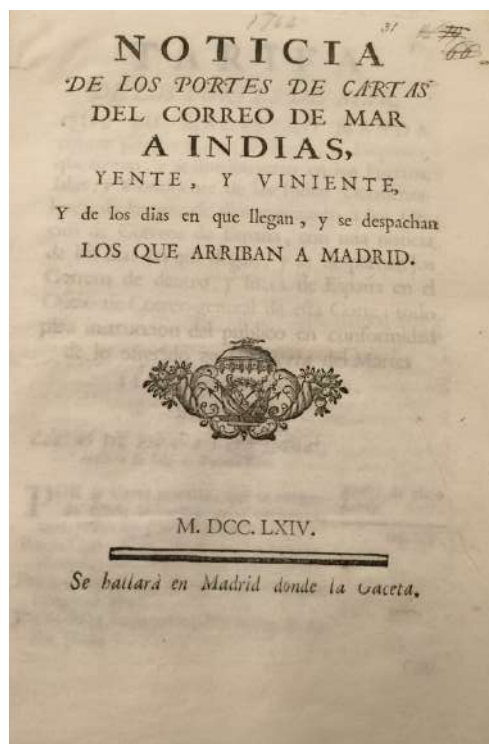


Imagen nº 14: *Noticia de los portes de cartas del correo de mar a Indias, yente y viniente, y de los días en que llegan, y se despachan los que arriban a Madrid.* Fuente: B.L., *Manuscripts*, 20926.

Estas primeras normativas sirvieron para fraguar el proyecto postal que pretendía regular el establecimiento del nuevo organismo de correos.

3.3.3. ÚLTIMAS PINCELADAS DEL PLAN POSTAL

Una vez elaboradas las múltiples disposiciones que forjaron el aparato administrativo del nuevo proyecto postal, se fueron delineando los últimos retoques para poner en marcha la reforma del correo.

La normativa manifestaba que la partida del primer paquebote se debía efectuar el primer día de noviembre del año de 1764. Por tanto, el 11 de septiembre de 1764 salió a la luz el número 37 de la *Gaceta de Madrid*⁶¹⁴, en la cual se anunciaba que el 1 de

⁶¹⁴ La *Gaceta de Madrid*, que desde el año de 1762 dependió directamente de la Corona, era una publicación periódica que daba a conocer las noticias de España en un plano general. Sobre el devenir histórico de la *Gaceta de Madrid* véase NÚÑEZ DE PRADO, Sara. “De la Gaceta de Madrid al Boletín Oficial del Estado”, *Historia y Comunicación Social*, vol. 7, 2002, pp. 147-160.

noviembre de dicho año tendría lugar, si el clima era idóneo, la marcha del primer paquebote de correo marítimo de La Coruña con dirección a las Indias (imagen nº 15). En él viajaría tanto la correspondencia que el público quisiera dirigir a cualquier paraje de América, como los pasajeros provistos en empleos de la Renta de Correos, y los comerciantes que fueran a Indias y volvieran a España con la licencia correspondiente⁶¹⁵. Por tal razón, los Directores debían avisar a los administradores de la península para que, en sus oficinas, admitieran los pliegos que iban con destino a las Indias y los dirigieran al administrador de La Coruña, para que lo embarcase en este primer paquebote que transportaría la correspondencia a América⁶¹⁶.

Se avisa al Público, que el día primero de cada mes, permitiendo el temporal, y principiando con el de Noviembre de este año, saldrá desde el Puerto de la Coruña, en Galicia, un Paquebote, ó Correo de mar, en que vayan á las Indias Occidentales los pliegos que quieran dirigirse á qualquiera parage de ellas, y se pongan en los Oficios de Correo del Reyno, que los encaminarán al expresado Puerto de la Coruña, en cuyo Oficio se hará la misma direccion de las respuestas, que vengan de las Indias á los á que correspondan.

En los referidos Paquebotes, ó Correos de mar, se admitirán tambien Pasajeros, provistos en empleos, ó Comerciantes, que vayan, y vengan con las debidas licencias, pagando por ahora el flete de su pasaje, segun la práctica que figuen las Compañias de Caracas, y la Habana.

La tarifa de los portes de mar de estas Cartas, se hallará de venta el Martes proximo donde esta Gaceta.

Imagen nº 15: *Gaceta de Madrid*, nº 37, del 11 de septiembre de 1764, páginas 311 a 312. Fuente: BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO. Disponible en <https://boe.es/datos/pdfs/BOE//1764/037/A00312-00312.pdf> (Consultado el 26 de junio de 2018).

Esta primera embarcación fue la conocida con el nombre de “El Cortés”, que junto con las otras cuatro que se habían adquirido para este proyecto -llevaban los nombres de “El Pizarro”, “El Magallanes”, “El Gallego” y “El Quirós”⁶¹⁷-, debían llevar el escudo de

⁶¹⁵ A.G.I., *Correos*, 428 A.

⁶¹⁶ *Ibidem*.

⁶¹⁷ Los nombres que propuso Campomanes para los paquebotes, con su correspondiente explicación, fueron los siguientes: “El Rey” y “El Príncipe”, con el objetivo de darle honores al monarca y al príncipe de España; “El Colón”, “El Cortés” y “El Pizarro”, que aludían al descubridor de América y a los dos conquistadores más famosos de América; “El Magallanes” y “El Quirós”, que honraban a los dos navegantes más célebres; y, “El Gallego”, que daba homenaje al reino de Galicia, en cuyo puerto principal se estableció la administración principal del correo marítimo hispanoamericano. A.C.C., 56-3.

armas de la Corona española en sus banderas y gallardetes, según dictaminó el monarca Carlos III el 19 de octubre de 1764⁶¹⁸ (imagen nº 16).



Imagen nº 16: *Escudo de armas usado en banderas y gallardetes de los paquebotes correos de La Coruña, que deben también incorporar a sus banderas y gallardetes los tres de Bilbao.* 19 de octubre de 1764. Fuente: A.G.I., *Mapas y planos - Escudos*, 341.

Carlos III promulgó una Real Orden, en la cual se decidió que, antes de partir el paquebote de mar, tendría que desarrollarse una misa solemne en honor al Apóstol Santiago, como patrón de los paquebotes, a la que asistiría la tripulación del navío. Se estableció como fecha para la ceremonia el día de su festividad, y como lugar la Iglesia Colegial de la plaza de La Coruña⁶¹⁹.

En este primer paquebote iban a ser transportadas a América las personas designadas para emplearse en este proyecto de giro postal que ocuparían las administraciones de correos que se fundaran en los territorios de ultramar. Al frente de las oficinas postales se situaría el administrador, quien estaría ayudado por el oficial mayor interventor para gestionar, entre ambos, todas las labores de dicho organismo.

Para dicho propósito, los Directores propusieron a los individuos que consideraron más idóneos para ocupar dichos empleos. Para ello, confeccionaron una lista donde aparecían los empleados propuestos para ocupar las primeras administraciones de correos que se implantarían en el espacio americano, concretamente en la isla de Cuba, México, Veracruz, Puerto Rico y Cartagena de Indias, junto con las dotaciones que debían

⁶¹⁸ A.G.I., *Correos*, 428 A.

⁶¹⁹ *Ibidem*.

percibir⁶²⁰. Estos puertos se convertirían en centros neurálgicos de la información, situándose el Caribe a la cabeza del plan postal.

En cambio, para las estafetas de otros lugares americanos, como Santo Domingo, Caracas o Campeche, los Directores de la Renta de Correos sugirieron que se escogieran a vecinos de tales emplazamientos que supieran escribir, para que se fijaran como amanuenses de esas cajas de correos. Esto era debido a que consideraban que, en un principio, tendrían menos trabajo que las otras administraciones, pero que con el tiempo irían creciendo su manejo, y también a la iniciativa de implantar el correo en esos lugares, con el menor gasto posible, pero intentando extraer el máximo beneficio

En la lista sugerida, para la Isla de Cuba propusieron como administrador a José Antonio de Armona⁶²¹, y como oficial mayor interventor a José Antonio Pando⁶²²; para México como administrador a Mateo García Penche e interventor a José de Garayalde⁶²³; para Veracruz como administrador a Roque de Aguión y Andrade e interventor Antonio Sañez; para Puerto Rico como administrador a Antonio Loño Rivera⁶²⁴, y como interventor a Domingo García Guerra; y para Cartagena de Indias como administrador Domingo Antonio López⁶²⁵ e interventor a Manuel de Valbuena⁶²⁶. Igualmente,

⁶²⁰ *Ibidem*.

⁶²¹ José de Armona y Murga, nacido en Álava, proveniente de familia de hidalgos que habían ejercido cargos públicos, fue uno de los funcionarios de correos más reconocidos por su brillante carrera administrativa. Respaldo por la red familiar y clientelar, ocupó diferentes plazas en la administración peninsular hasta que, en 1764, fue nombrado administrador principal de correos de La Habana. Su buen hacer en este empleo durante doce años (1764-1776), en los que, además de reorganizar el giro postal, también actuó como administrador de la Real Hacienda, saneando la hacienda cubana. Estas actividades le valieron para regresar a España y ocupar prestigiosos puestos, como los de Intendente de Galicia en 1776 y corregidor de Madrid, cargo próximo al poder político del Estado, desde 1777 hasta su muerte en 1792. Armona fue un administrador ilustrado que dejó libros manuscritos y un extenso epistolario. Su obra más destacada, en la cual realizó un recorrido biográfico por su vida personal y profesional, editada recientemente por Joaquín Álvarez Barrientos, José María Imízcoz Beunza y Yolanda Aranburuzabala, fue *Noticias privadas de casa útiles para mis hijos*. Véase ARMONA Y MURGA, José Antonio de. *Noticias privadas de casa útiles para mis hijos*. Gijón: Ediciones Trea, Instituto Feijoo de Estudios del siglo XVIII y Universidad del País Vasco, 2012 [1787].

⁶²² José Antonio Pando de la Riva, nacido en Santander, fue uno de los administradores de correos más destacados que ocupó distintos puestos en las estafetas hispanoamericanas, como Veracruz y Lima, y actuó como comisionado para mejorar el sistema postal del virreinato de Nueva Granada y del Perú. A.H.N., *Estado – Expedientes de pruebas de la Orden de Carlos III*, expediente 213.

⁶²³ José de Garayalde se desempeñó como oficial mayor interventor de la oficina de correos de México desde 1765 hasta 1767, cuando pasó a ser administrador de correos de Guatemala. A.G.I., *Correos*, 90 A.

⁶²⁴ Antonio Loño Rivera fue administrador de correos de Puerto Rico tan sólo un año, pues en 1765 se trasladó a la estafeta de Santo Domingo hasta 1770. Unos años después volvió a la península, donde trabajó en la plaza de interventor de almacenes de la oficina postal de La Coruña, hasta su fallecimiento, en 1796. A.G.I., *Correos*, 344 A; y, A.G.I., *Correos*, 384 A.

⁶²⁵ Domingo Antonio López fue administrador principal de México durante trece años (1765-1778). A.G.I., *Correos*, 143 A.

⁶²⁶ A.G.I., *Correos*, 428 A.

sugirieron nombrar para el reconocimiento de los valores de los correos del Perú y Tierra Firme, que tenía en su poder el Conde de Castillejo⁶²⁷, al comisionado Pedro Antonio de Cosío⁶²⁸, para que diera buena cuenta de todos esos parajes e informara de ellos a la Corona⁶²⁹.

La propuesta de estos sujetos se debía, en gran medida, a la experiencia que tenían muchos de ellos, puesto que habían servido en la renta de correos de diferentes ciudades españolas: José Antonio Pando ejercía de administrador de Orense; Mateo García Penche de oficial del oficio de Correo General en Madrid; Antonio Sañez era empleado del correo de Almaraz (Cáceres); Domingo Antonio López trabajaba en la estafeta de Alicante; Antonio Loño era oficial del correo de la Coruña; Domingo García Guerra era oficial del correo de la Bañera; Roque de Aguión y Andrade había servido en la oficina de correos de Granada y en la Cartería Mayor de Barcelona; y Manuel de Balbuena era oficial del correo de la Bañeza (León)⁶³⁰.

En estos casos, la elección respondía no sólo a su posición, también a la de su parentela que influía fuertemente en la decisión. Entre los aspirantes existían redes familiares que se dedicaban al oficio de correos en importantes administraciones postales de la península, y que influyeron en gran medida en estas decisiones. Fue el caso de Roque de Aguión y Andrade, cuyo hermano era administrador de correos del Ferrol⁶³¹. Estos vínculos de sangre también se dieron entre los marineros empleados en los paquebotes⁶³². No obstante, esto no fue una novedad de la reforma postal, pues ya había sucedido con

⁶²⁷ Fermín Carvajal y Vargas, conde del Castillejo y del Puerto, tenía en su poder el título de Correo Mayor de Indias, por el que atesoraba el privilegio de tener el monopolio de la correspondencia por el interior del virreinato de Nueva Granada y del Reino del Perú.

⁶²⁸ La elección de Pedro Antonio de Cosío, oriundo de Cantabria, como comisionado para la incorporación del correo terrestre a la Corona se debió a que era un buen conocedor de esos parajes ya que, anteriormente, había ocupado distintos cargos en América, como los de regidor, procurador general y alcalde ordinario de la ciudad de Veracruz. Debido al fuerte influjo de su familia, que habían establecido la “casa Cossío” en Veracruz, y a la relación con personajes influyentes, como José de Gálvez, fue ascendiendo en importantes puestos de la administración, llegando a ser intendente y secretario de Cámara del Virreinato de Nueva España. A.G.I., *Indiferente General*, 159, número 28; y, A.G.I., *Audiencia de México*, 1511. Para un breve recorrido sobre la figura de Pedro Antonio de Cossío, véase CANALES RUIZ, Jesús. “Cántabros distinguidos en la Historia Hispanoamericana breves semblanzas. Pedro Antonio de Cossío”, *Altamira. Revista del Centro de Estudios Montañeses*, nº 72, 2007, pp. 275-282.

⁶²⁹ A.G.I., *Correos*, 428 A.

⁶³⁰ *Ibidem*.

⁶³¹ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁶³² VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel. “Servir en los buques correos: oportunidades laborales en A Coruña (1764-1802)”, en *Identidades urbanas en la monarquía hispánica (siglos XVI-XVIII)*. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, Servizo de Publicacións e Intercambio Científico, 2015, p. 221.

los Correos Mayores de las Indias quienes, según Campomanes, “colocaban a sus parientes en calidad de tenientes de Correos Mayores en las diferentes provincias”⁶³³.

Por otra parte, las redes clientelares tenían un fuerte influjo en las dinámicas sociales y administrativas de los actores sociales. Los agentes procuraban tejer acertadamente sus contactos para obtener influencias y privilegios en sus manejos. En este punto destaca José Antonio de Armona quien, amparado por la influyente red familiar y clientelar, se ganó el afecto de altos cargos administrativos, como el del Marqués de Grimaldi, de quien era afín y cercano. Situación que le permitió promocionarse para ser nombrado administrador de la principal plaza de correos de las Indias.

Dentro de esta perspectiva, se observa que la estrategia dirigida por el gobierno apuntaba tanto a la experiencia como a las alianzas familiares y clientelares. Así era como se tejían las redes sociales en el siglo XVIII, época en la cual las élites locales se conectaban a través de relaciones personales con las esferas económicas, políticas y religiosas en un juego de intereses entre los distintos agentes y grupos de poder⁶³⁴. En este plano, se observa cómo se entremezclaban la burocracia y los paradigmas sociales en la selección y promoción de los funcionarios borbónicos. Para los empleados escogidos era una oportunidad para progresar en su carrera profesional en nuevos espacios económicos y sociopolíticos de la monarquía, pues la mayoría trabajaban en España en pequeñas oficinas de correos y pasaban a América para ocupar oficinas más grandes y de mayor relevancia. Por tanto, podemos hablar de dinámicas y experiencias imperiales en los mecanismos de promoción de los agentes de correos en América a través del establecimiento de una carrera burocrática.

Sin embargo, no todos estos personajes estaban seguros de los posibles beneficios que les podría acarrear el pasar a las Indias ya que la lista de candidatos sufrió modificaciones debido a que uno de ellos rechazó ir a trabajar a América. Fue el caso de Mateo García Penche que prefirió permanecer en la península⁶³⁵. En consecuencia, la lista tuvo que modificarse. Finalmente, Roque de Aguión y Andrade que, en un principio era el candidato de la oficina de correos de Veracruz, pasó a América como administrador de correos de Cartagena de Indias, y se nombró a Domingo Antonio López como

⁶³³ A.C.C., 14-17.

⁶³⁴ IMÍZCOZ BEUNZA, José María. “Entre apertura y enclavamiento”. Las redes de los navarros en la primera globalización (1512-1833)”, *Príncipe de Viana*, nº 261, 2015, p. 141.

⁶³⁵ En consecuencia, el Marqués de Grimaldi determinó dejar a Mateo García Penche en su destino de oficial del oficio de Correo General. A.H.N., *Ministerio de Hacienda*, 504, expediente 211.

administrador de la estafeta de México⁶³⁶. Estos reajustes nos muestran la inseguridad de trasladarse a América debido, posiblemente, a la incertidumbre y desconocimiento de esos parajes, o simplemente al deseo de permanecer en su tierra natal.

Otro factor para tener en cuenta era que la mayoría de estos funcionarios de correos provenían del norte de España, siguiendo los cauces de la política borbónica de relanzar este espacio peninsular y beneficiar a las élites norteñas. A partir del reinado de Felipe V destacaron en la Corte hombres de negocios originarios del norte de la península que ocuparon un lugar central en los negocios, la administración y las finanzas de la monarquía durante el siglo XVIII⁶³⁷. De igual manera sucedió con los empleados de correos, provenientes principalmente de las provincias vascas, navarras y cántabras, que se consolidaron con fuerza en estos puestos administrativos que ofrecía la empresa de los Correos Marítimos en América, contribuyendo a la difusión de estas redes políticas y mercantiles norteñas por las Indias⁶³⁸.

Estos sujetos reflejaban la fuerte movilidad geográfica del siglo XVIII en la cual los actores se trasladaban a diversos centros políticos y económicos de la geografía de España y de América para entrar al servicio del rey, ocupando puestos administrativos, militares o religiosos o desarrollando negocios financieros y mercantiles en torno a las necesidades del imperio hispánico que les permitían cierto ascenso socioeconómico. Siguiendo estos cauces, muchos empleados de correos ocuparon cargos en distintos destinos de España y América, desde donde se trasladaban de una administración de correos a otra dentro del continente americano atraídos por la promoción dentro del organismo postal. De esta forma, pasaban, por ejemplo, de ser oficiales a administradores principales de la estafeta de otro lugar americano, como le ocurrió a José de la Terga, que era oficial segundo de la administración de correos de Cartagena de Indias y pasó como administrador principal a la de Panamá; o por mudarse a otra ciudad hispanoamericana de mayor prestigio sociopolítico y económico, como ocurrió con José Antonio Pando, que pasó de ocupar la administración de correos de Veracruz a la de Lima, que era una

⁶³⁶ A.G.I., *Correos*, 428 A.

⁶³⁷ Las raíces de este proceso se encuentran en el siglo XVII, cuando las redes castellanas comenzaron a decaer. IMÍZCOZ BEUNZA, José María y GUERRERO ELECALDE, Rafael. “Negocios y clientelismo político. Los empresarios norteños en la economía de la monarquía borbónica”, en *Empresas y empresarios en el norte de España (siglo XVIII)*. Gijón: Ediciones Trea, 2012, p. 333.

⁶³⁸ Muchos de estos norteños se hicieron con cargos de gobierno en América (virreyes, capitanes generales, gobernadores, miembros del alto clero), y con privilegios en el comercio colonial, como fueron las fundaciones de compañías de comercio, bajo privilegio real, de la Compañía Guipuzcoana de Caracas en 1728, la de La Habana en 1740 o la de Buenos Aires en 1754. *Ibidem*, p. 349.

de las más importantes del imperio hispánico. Estos actores globalizados que operaban “a escala de imperio”⁶³⁹, según contempla José María Imízcoz Beunza, conformaron múltiples redes socioespaciales de poder donde se insertaban sus acciones e interacciones confiriéndoles globalidad⁶⁴⁰. Por tanto, podemos considerarlos como agentes de cambio articuladores de las medidas reformistas, ya que fueron los encargados de aplicar las medidas reformistas que contribuyeron a modelar la dinámica comunicacional del imperio colonial hispánico en el siglo XVIII.

A todos estos sujetos se les entregaron los títulos de sus nombramientos que configuraron el perfil del oficio. En ellos se les proclamaba de manera oficial y definitiva en sus puestos, a través de la aprobación del Marqués de Grimaldi y, por consiguiente, del propio Carlos III. Se les designaron sus primeras funciones en el cargo, así como los sueldos que debían percibir por su desempeño. De igual forma, se legalizaron los títulos de los Jueces Subdelegados de la Renta de Correos que correspondían a los virreyes y gobernadores de estos territorios hispanoamericanos⁶⁴¹. Con este paso, se hacía oficial y definitiva la elección de los agentes de correos en las Indias, encargados de dar comienzo a la implantación del nuevo servicio postal, poniéndose al frente de las administraciones de correos americanas para su mejor organización y manejo. Para ello se requería que estos dependientes tuvieran “un particular celo y actividad para dar principio a la planificación y considerando la diferencia de estos a aquellos payses”⁶⁴².

Dispuestos los paquebotes, preparada su tripulación y nombrados los empleados de correos que se trasladaban a América, “El Cortés” partió del puerto de La Coruña el día primero del mes de noviembre de 1764 tomando rumbo hacia América. De esta manera, después de proyectarse las últimas pinceladas del plan, se ponía en marcha esta maquinaria estatal de los correos marítimos a las Indias que comenzaba su andadura, eso sí, no exenta de obstáculos y oposiciones al proyecto postal.

⁶³⁹ IMÍZCOZ BEUNZA, José María. “Entre apertura y enclavamiento”. Las redes de los navarros en la primera globalización (1512-1833)”, *Príncipe de Viana*, nº 261, 2015, p. 154.

⁶⁴⁰ IMÍZCOZ BEUNZA, José María. “El paradigma relacional. Actores, redes, procesos para una historia global”, en *Gobernar y Reformar la Monarquía. Los agentes políticos y administrativos en España y América (siglos XVI-XIX)*. Valencia: Albatros, 2017, p.80.

⁶⁴¹ A.G.I., *Correos*, 450 A.

⁶⁴² A.G.I., *Correos*, 428 A.

3.4. LA LUCHA POR EL DOMINIO POSTAL

El proyecto de reforma postal se construyó sobre una base conflictiva de tensión constante y desencadenó reacciones dispares entre los agentes involucrados en el mismo. Ello implicó distintas y complejas resistencias y oposiciones que significaron una auténtica pugna por el ambicionado dominio postal entre diferentes grupos de poder. Esto se debía a que estos grupos de presión sentían su posición claramente amenazada en el rol de la circulación de la información.

3.4.1. RESISTENCIAS PENINSULARES DE CÁDIZ ...

“No ignoro que todo proyecto por justo y útil que sea alla en sus principios la oposición de las gentes con semblante desapacible y que este del arreglo de los correos y mayor comunicación de cartas le tenga en el día y que no faltaran sujetos que aseguren que ni los portes los podrán costear, ni las gentes tendrán por la facilidad y aumento de correos mayor comunicación, ni mayor extensión en sus comercios ni en el conocimiento de ellos, pero esta oposición y otras de iguales fundamentos no se debe a hacer el mayor aprecio cuando se conoce que la utilidad en la practica de correos semanarios para los parajes a no todos les ha de quitar”⁶⁴³.

Esta afirmación hallada en un informe anónimo en el Archivo del Conde de Campomanes ilustra la conciencia que ya tenían los agentes de la reforma postal de la existencia de oposiciones a la misma desde sus inicios.

Las reformas borbónicas buscaban controlar y modular la autonomía de corporaciones privilegiadas y privar su dominio sobre el comercio colonial⁶⁴⁴. De manera que la renovación postal formó parte de un programa más amplio de reformas, mediante el cual, la Corona pretendía ejercer un control directo sobre el gobierno y el comercio de las Indias, con la exclusión de poderosas instituciones peninsulares: el Consejo de Indias, el Consulado de Sevilla y la Casa de la Contratación. Estas pretensiones implicaron una inevitable resistencia de los actores del entramado corporativo tradicional en relación con

⁶⁴³ A.C.C., 47-21.

⁶⁴⁴ PAQUETTE, Gabriel. “State-Civil Society Cooperation and Conflict in the Spanish Empire: The Intellectual and Political Activities of the Ultramarine Consulados and Economic Societies, c. 1780–1810”, *Journal Latin American Studies*, nº 39, 2007, p. 264-265.

la organización del giro postal, pues veían peligrar la conservación de sus privilegios e intereses particulares con la promulgación de este proyecto postal.

Una de las medidas más polémicas del establecimiento de los Correos Marítimos fue situar el principal puerto de salida y entrada en La Coruña en detrimento del de Cádiz. Razón por la cual las primeras oposiciones llegaron desde Cádiz, concretamente de las instituciones mediadoras de la comunicación atlántica: el Consulado de la Universidad de Cargadores y Comercio a Indias de Cádiz, y el Consejo de Indias. Ambos organismos desaprobaban fehacientemente la creación del nuevo correo. Este parecer se reflejó en varias representaciones que hicieron, por una parte, el Consulado, por medio del Consejo de Indias y, por otra, el propio Consejo de Indias a la Corona, el 21 y 22 de agosto de 1764, respectivamente, en los que fundamentaban punto por punto su desacuerdo con la empresa estatal de los Correos Marítimos, y exponían los inconvenientes y perjuicios que consideraban que esta acarrearía, con el objetivo de que el gobierno revisara el asunto de correos.

Su argumentación fue que este establecimiento facilitaría el giro postal entre los puertos de La Coruña y La Habana, pero que el resto de la América Septentrional, Meridional y Nueva España se verían fuertemente perjudicados, pues tendrían que enviar sus cartas hasta La Habana, por trayectos terrestres y marítimos, para que llegaran a la península “siendo poco frecuente la comunicación de aquellos puertos con el de La Habana y de algunos muy rara”⁶⁴⁵. Mientras que, hasta entonces, se había ejecutado a través del arribo a Cádiz de navíos de aviso y barcos de registro que iban frecuentemente a diversos puertos como Veracruz, Cartagena de Indias o La Habana con pliegos de América. Por lo tanto, consideraban que las escalas de la ruta postal retrasarían considerablemente la recepción de la correspondencia; afirmando, además, que tal implantación no remediaría la tardanza ni la mudanza de circunstancias que no dependía “tanto de la más pronta correspondencia como de otras muchas cosas... el fraude y el grave delito de poco o de nada importará que en cada mes salga un aviso desde La Coruña a La Havana”⁶⁴⁶

Este alegato iba también dirigido a las restricciones estatales pues manifestaba que los fraudes y el contrabando, muy perjudiciales para la Real Hacienda y los comerciantes,

⁶⁴⁵ A.G.I., *Indiferente General*, 1586.

⁶⁴⁶ *Ibidem*.

irían en aumento con este plan postal, ya que sospechaban que las rutas postales eran un salvoconducto tácito para que se hiciera impunemente el contrabando. Asimismo, estimaban que los gastos que suponía el despacho de paquebotes mensuales y los salarios de los empleados de correos serían demasiado altos y no podrían sufragarlos, ni con los géneros de comercio, ni con los crecidos portes de las cartas, los cuales serían complicados de costear por parte de los particulares y de los comerciantes, fuertemente perjudicados, quienes “por no sufrir portes tan crecidos, escribirán mucho menos de lo que ahora escriben, y no podrán tener las individuales noticias, que les facilitan las dilatadas cuentas, y voluminosos documentos, de que se abstendrán entonces”⁶⁴⁷.

De igual forma, estos organismos meditaban sobre lo perjudicial que sería esta implantación en la relación de los empleados de correos con los virreyes, que eran superintendentes generales de todos los ramos de la Real Hacienda de América, debido a que las rencillas surgirían por estar estos dependientes subordinados a los Directores Generales de la Renta de Correos de Madrid, y no a las altas esferas de la administración indianas. Éstas creían conveniente tener la potestad de castigarles, sin necesidad de dirigir sus quejas a España, para no perjudicar el cierto grado de autonomía del que gozaban las autoridades americanas, y que mantenían el equilibrio de poderes del imperio hispánico.

Además, se indicaba que el puerto de La Coruña no era adecuado para este establecimiento debido a que distaba mucho de los puertos de Andalucía donde se hallaban los comerciantes y, por lo tanto, “tardarían las cartas muchos días después del arribo del correo marino para llegar a manos de los comerciantes”⁶⁴⁸. Igualmente, el Consulado se quejaba de que la Junta Superior de Correos a Indias no le había consultado, y había resuelto la creación de los Correos Marítimos sin tenerle en cuenta. Por todas estas razones, el Consulado solicitaba al rey que la correspondencia entre América y España continuase a través del despacho de avisos desde Cádiz a cargo del propio Consulado y a costa del comercio, según las reglas establecidas en 1720, ofreciendo un aumento del despacho de doce avisos anuales.

Durante la primera mitad del siglo XVIII, el monopolio de Cádiz había gozado de una posición firme y segura en su situación de conducto legal para el envío de productos

⁶⁴⁷ *Ibidem.*

⁶⁴⁸ *Ibidem.*

a América⁶⁴⁹. Sin embargo, a pesar de las insistencias normativas de la Corona y de los organismos tradicionales, que salvaguardaban este sistema, el monopolio andaluz nunca funcionó como pretendía, sino que fue bastante flexible y dinámico puesto que participaron múltiples actores, esencialmente extranjeros, a través de diferentes estrategias comerciales. La descomposición de este pretendido monopolio fue una de las principales políticas borbónicas, auspiciadas por agentes que estaban en contra de este sistema por considerarlo perjudicial para el progreso económico del imperio hispánico. Uno de los primeros pasos para su consecución fue el establecimiento de los Correos Marítimos y, en concreto, la medida de situar al puerto de La Coruña como vínculo esencial del sistema postal ultramarino. La reforma del correo inició la descomposición de este pretendido monopolio y abrió la vía hacia esta ruptura. Este planteamiento avanzó con la publicación del Decreto de Libre Comercio de 1765 en el que otros puertos españoles entraron, de forma oficial, en el juego del comercio colonial, y se consolidó con el Reglamento del Libre Comercio en 1778, que autorizó la apertura de puertos peninsulares e indianos al intercambio comercial, y socavó los privilegios de las oligarquías mercantiles privilegiadas.

A pesar de los desacuerdos que suscitó, la Corona continuó con su idea de consolidar el proyecto postal. Lo que se confirmó con la publicación de las diferentes normativas, entre ellas el *Reglamento Provisional*, con las cuales se creaba oficialmente el nuevo sistema postal ultramarino. Esta normativa fue remitida por el gobierno, al Consejo de Indias para que fuera observado por él y para que transmitiese sus observaciones, si las creía oportunas, a la Secretaría del Estado y Despacho, máxima instancia de la Renta de Correos. El carácter interino de la ordenanza permitía que “pasado un año de estar en practica el nuebo correo marítimo, si la experiencia acreditaré ser conveniente mejorar, o rectificar algo de lo dispuesto en quanto al método como sucede en todo lo que se establece de nuevo”⁶⁵⁰. De esta forma, se impulsaba una vía de negociación entre la Corona y el Consejo de Indias para que éste se comprometiera al cumplimiento de las normativas con la prerrogativa de manifestar sugerencias que se podrían incorporar en el manejo postal y, especialmente, de concederle la exención de portes de cartas al presidente, fiscales y secretarios del Consejo, según se establecía en el

⁶⁴⁹ DOUGLAS INGLIS, G. y KUETHE, Allan J. “El Consulado de Cádiz y el Reglamento de comercio libre de 1765”, en *Andalucía y América en el siglo XVIII: actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*. La Rábida: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1984, p. 80.

⁶⁵⁰ A.H.N., *Estado*, libro 245.

artículo 18 del *Reglamento Provisional*. La dispensa para que manifestase su parecer le sirvió al Consejo de Indias para reiterar su contrariedad con el proyecto postal el 4 de octubre de 1764, por considerarlo un perjuicio para los intereses de la causa pública y del comercio, así como “un compuesto de inconvenientes que aún en su práctica se reconocerán tal vez mayores de los que ahora se conciben”⁶⁵¹. A lo que el rey respondió el 31 de diciembre de 1764 que no iba a alterar la resolución del proyecto,

“Porque mi voluntad es restablecer a la Corona en el disfruto y pleno uso de una regalía incorporada en ella desde el año de 1707 y que por descuido encontré abandonada a mi ingreso al trono, de lo que se han seguido notables perjuicios al Estado y a mis vasallos que no hará justo permitir continuasen sin faltar a tan importantes fines y contravenir a lo mismo que sustancialmente disponen las leyes de Indias en esta materia”⁶⁵².

Sin embargo, las rivalidades de los órganos institucionales tradicionales con el sistema de Correos Marítimos persistieron en el tiempo. Aunque se procuró establecer La Coruña como monopolio del giro postal ultramarino, las cartas seguían saliendo y llegando a Cádiz. Esta práctica estaba en conocimiento de las autoridades de correos, pero generó fuertes discrepancias entre estas y los organismos encargados del control del tráfico indiano, como la Casa de la Contratación.

Las diferencias ocurridas con el presidente de la Casa de la Contratación, el Marqués del Real Tesoro⁶⁵³, se debían a la conducción de los cajones de pliegos de Indias una vez llegados a la bahía de Cádiz. Tanto el gobernador de Cádiz, José de Sentmanat⁶⁵⁴, como el propio administrador de correos de la urbe gaditana, Juan Antonio de Madariaga⁶⁵⁵, trasladaron a dicho presidente un informe en el que se señalaba que, según las órdenes del rey, cuando vinieran los navíos de las Indias se tendrían que llevar los cajones de cartas directamente al oficio de correos, sin tocar en dicha Casa de la

⁶⁵¹ A.G.I., *Indiferente General*, 1586.

⁶⁵² A.H.N., *Estado*, libro 245.

⁶⁵³ Joaquín Manuel de Villena y Guadalfajara, Marqués del Real Tesoro, natural de Salamanca, fue nombrado presidente de la Casa de la Contratación el 19 de febrero de 1763, empleo que ocupó hasta 1774, cuando se le concedió una plaza de ministro del Consejo de Guerra. A.G.I., *Casa de la Contratación*, 5786, L.2, f. 244-245v.

⁶⁵⁴ José de Sentmenat y Oms, originario de Barcelona, era un militar que, en febrero de 1761, se le destinó a ocupar la plaza de gobernador político-militar de Cádiz, hasta que en 1770 obtuvo la plaza de consejero de Guerra. ANDÚJAR CASTILLO, Francisco. “José de Sentmenat y Oms”, en *Real Academia de la Historia. Diccionario Biográfico electrónico*. Disponible en <http://dbe.rah.es/biografias/43771/jose-de-sentmenat-y-oms> (consultado el 2 de julio de 2018).

⁶⁵⁵ Juan Antonio de Madariaga y Aróstegui, oriundo de Busturia (Vizcaya), fue oficial segundo de los oficiales principales de Marina y Director General de Correos y Postas del Partido de Cádiz desde 1764 hasta 1772. A.H.N., *Órdenes Militares – Caballeros de la Orden de Santiago*, expediente 4744.

Contratación, como ocurría anteriormente, y, una vez reunidos en la estafeta, se remitirían las cartas a la Casa de Contratación cuando vinieran rotuladas a su nombre, por medio de un oficial y un mozo del mismo oficio de correos. Disposición que se resistía a cumplir el presidente de la Casa de la Contratación, al constatar la importancia que tenía para él ser el primero en recibir la correspondencia americana y evadir así la inspección del oficio de correos de Cádiz. Incluso el presidente se tomaba la potestad de detener las cartas según sus dictámenes, y enviar la correspondencia a América o a la Corte, sin permiso del administrador de correos de Cádiz, quien exteriorizaba su opinión de aquel diciendo que abusaba de una autoridad que no le correspondía:

“tiene un genio dominante este cavallero y a que devemos creerlo siempre ostigado, siempre enemigo de este establecimiento y siempre dispuesto a inutilizar mi celo... pues no me parece justo que el público esté pendiente de su antojo y inquieto para recibir su correspondencia de Yndias que tanto le importa”⁶⁵⁶.

Esta competencia por recibir el correo de América continuó a lo largo de los años e incluso entraron a formar parte de este enfrentamiento personajes de gran relevancia en la Corte, como fue el secretario de Marina e Indias Julián de Arriaga. Este tomó partido por el presidente de la Casa de la Contratación porque consideraba que debía seguir teniendo la facultad de recibir en derecho los pliegos de Indias, además de despacharlos con libertad cuando los requiriese⁶⁵⁷. Esta situación representa la rivalidad que existía en el puerto gaditano entre diversos agentes por el funcionamiento del servicio postal ya que estos actores pretendían hacerse con las noticias que transportaban las correspondencias de América y manejarlas a su antojo.

3.4.2. ...A LA CORUÑA

Las oposiciones al proyecto de reforma postal traspasaron las fronteras gaditanas para situarse en otros espacios peninsulares, particularmente en el puerto de La Coruña, aunque con los ecos de los comerciantes afincados en Cádiz.

⁶⁵⁶ A.G.I., *Correos*, 369 A.

⁶⁵⁷ “Para que avistándose flotas, galeones, u otros navíos de Yndias, no se permita salir ningún correo, hasta que parta el que despacha el presidente, siendo el motivo que a esto induce la impropiedad que resultaría de que adelantándose algún particular a dar esta noticia por ocurrencias de sus intereses, llegase el caso (que en mi tiempo ha sucedido y motivo se extendiese la orden al Puerto de Santa María y Sanlúcar) de que antes de tener S.M. aviso alguno, se difundiese generalmente en toda la corte la noticia”. A.G.I., *Indiferente General*, 1587.

Uno de los primeros pasos para la preparación de la partida del primer paquebote era convenir la tripulación, principalmente el primer y el segundo piloto, que debía cumplir con las prerrogativas de la *Instrucción que deben observar los patrones-pilotos de los paquebotes destinados al correo mensual entre España y las Indias Occidentales*. Justamente en las labores de preparación y despacho del primer paquebote “El Cortés”, que tenía que partir el primer día de noviembre de 1764, se reflejaron las fuertes resistencias que existieron por parte de diferentes actores contra la iniciativa del establecimiento de los Correos Marítimos. Fue el administrador de correos de La Coruña y encargado de los viajes de los paquebotes, José Antonio López, el que escribió, el 3 de noviembre de 1764, a los Directores Generales de la Renta de Correos en Madrid explicándoles todas las vicisitudes por las que tuvo que pasar antes de la marcha de la embarcación⁶⁵⁸.

Una vez efectuada la compra de los paquebotes y ordenada la construcción de los restantes por parte del capitán de navío de la Real Armada, Pedro Castejón y Salazar, entraron en el puerto de La Coruña los navíos comprados por cuenta de la Renta de Correos, que provenían de la barra de Portugalete en la ría de Bilbao. En estos navíos habían venido desde Bilbao patrones y capitanes que, por su experiencia y por ser considerados los mejores para dicha travesía, era conveniente que siguieran la navegación a Indias. Igualmente ocurría con algunos marineros que ya habían viajado a América, lo cual suponía una garantía adicional para la travesía.

Próxima la partida del paquebote “El Cortés”, se procedió a organizar la tripulación del mismo, disponiendo todo lo necesario para acometer el despacho, como, fijar el equipaje máximo permitido a los pasajeros o establecer la cantidad y composición de las raciones. A toda la tripulación se le permitía llevar dos baúles con ropa y efectos de uso personal, así como la cantidad estipulada de géneros comerciables, con el correspondiente pago de sus fletes. De igual forma, se fueron embarcando las cartas que de España se dirigirían a Indias en esta primera expedición. Esta correspondencia fue llegando desde distintas partes de la península, principalmente desde Madrid, a la oficina de correo ordinario de La Coruña, donde su administrador se encargaría de organizarla y cargarla

⁶⁵⁸ Sobre el primer viaje de los Correos Marítimos y las oposiciones y obstáculos que éste desentrañó, véase MORENO CABANILLAS, Rocío. “El primer paquebote de correos marítimos a las Indias (1764): precursor de un nuevo sistema postal ultramarino”, *Revista de Historia Naval*, vol. 32, nº 126, 2014, pp. 75-91.

en el paquebote⁶⁵⁹. En total, en esta primera remesa de correspondencia marítima con destino a las Indias se embarcaron más de mil cartas⁶⁶⁰; y, con ellas, también se dirigían a América las marcas postales que debían repartirse entre las oficinas de la renta de correos. Cumplimentadas estas diligencias, el primer paquebote, debidamente pertrechado y suficientemente dotado de alimentos, equipaje, correspondencia y tripulación, estaba, ahora sí, dispuesto a navegar rumbo a Indias el primero de noviembre de 1764. Sin embargo, la partida se tropezó con algunos imprevistos que hubo que solventar sobre la marcha para que el paquebote zarpara en la fecha prevista.

El mayor de los problemas con que hubo de lidiar el administrador de correos de La Coruña fue el de los motines de los marineros y los capitanes del navío. Desde finales de septiembre de 1764 existía un malestar entre los marineros de los paquebotes en relación con los sueldos y las raciones que iban a percibir, porque consideraban que eran insuficientes para la navegación a América⁶⁶¹. Por tal razón, se negaron a iniciar el viaje. Tras arduas negociaciones entre la marinería, Pedro Castejón y las autoridades de correos, se les ofreció una mejora de las condiciones, las cuales aceptaron sin mucha más oposición.

La marinería no fue la única en mostrar su descontento, ya que una semana después los capitanes hicieron lo propio y a una voz manifestaron a José Antonio López que estaban resueltos en no ir a Indias sino se les proporcionaba todas las prerrogativas que ellos solicitaban. El administrador de correos, al pronto, pensó en despedirlos, pero desechó la idea en el acto porque, en tal caso, lo más seguro era que la tripulación volviera a sublevarse. Afortunadamente, en último término, el caso no pasó a mayores y los capitanes se allanaron a navegar en los términos propuestos. No obstante, López, receloso de que estos inconvenientes impidiesen al paquebote zarpar a principios de noviembre, a iniciativa propia, hizo venir de Ferrol a dos pilotos. A uno de ellos lo dejó a bordo de “El Cortés”, para que ayudase a disponerlo y vigilase que los capitanes y marineros no

⁶⁵⁹ El administrador de correos de La Coruña distribuía estas cartas y pliegos en tres cajones: rotulando el primero a Puerto Rico, incluyendo en él las de Caracas, Santa Marta, Margarita, Trinidad, Cumaná y el Río Orinoco en distintos paquetes; el segundo cajón a Santo Domingo; y el tercero a Cuba o La Habana y en este iban las de Nueva España y demás provincias de América. A.G.I., *Correos*, 374 A.

⁶⁶⁰ Concretamente el 20 de octubre de 1764, el administrador de correos de La Coruña, José Antonio López, informa de que habían llegado a la estafeta 1.152 cartas para embarcarse con dirección a América. *Ibidem*.

⁶⁶¹ Pedro Castejón fue el encargado de fijar las raciones, que se debían suministrar a las tripulaciones en la travesía de los paquebotes a Indias. Estableció 18 onzas de bizcocho al día, 8 de carne salada, 6 de tocino, 5 de bacalao, 6 de queso, 20 de menestra, una de aceite y medio cuartillo de vinagre. A los capitanes, patronos o pilotos se le debía regular por 4 raciones diarias, como a los dependientes que iban a Indias; con 60 raciones hasta la Habana, y 75 a los que iban a Veracruz. *Ibidem*.

volvieron a plantarse. El otro hizo lo propio en tierra, en el puerto coruñés, desde la estafeta de La Coruña.

No obstante, el contencioso con la tripulación persistió, esta vez como consecuencia de un accidente. La mañana del 2 de octubre de 1764, “El Cortés” encalló en uno de los arenales del puerto de La Coruña, en otro paraje distinto del acordado con López. La responsabilidad del percance, según narró el propio administrador postal, fue imputable al capitán quien “hizo lo contrario de lo que decían los prácticos de aquí. Las tripulaciones de los demás paquebotes no han querido ayudar a remolcarlo y limpiarlo; alborotándose y diciendo que no tienen obligación de trabajar en otro navío si no se les paga. No se encuentra modo de poder persuadirlos ni hacerles cargo de la razón”⁶⁶².

En vista del grado de indisciplina de la marinería, los dos pilotos provenientes de El Ferrol, escogidos por López para gobernar los dos paquebotes que habían de salir los primeros, no se atrevían a emprender la travesía a Indias. Así que el administrador de correos decidió, de acuerdo con el marqués de la Croix⁶⁶³, que la mitad como mínimo de los puestos de la tripulación fueran cubiertos por miembros de la marina ferrolana.

Pese a solventar estas dificultades, los problemas prosiguieron durante octubre del mismo año de 1764. Esta vez José Antonio López informaba a los directores de la renta sobre los conflictos entre los marineros y los capitanes de los paquebotes: “en el Cortés todos a una vez dixeron que su capitán y los de los otros paquebotes tenían toda la culpa de aquellos alborotos y los antecedentes motines. Que ellos estaban contentos en seguir la navegación”⁶⁶⁴. Para prevenir más disturbios, López despidió a los marineros disconformes con los requisitos estipulados para el viaje, así como a una parte de los amotinados. En cambio, las desavenencias entre los propios capitanes continuaban existentes pues se echaban la culpa mutuamente de instigar las revueltas. Este fue el caso de José Merino, el elegido por los directores de la Renta para comandar “El Cortés”; pero, en vista de los alborotos que había causado, ni José Antonio López ni el marqués de la Croix estaban dispuestos a poner en sus manos el paquebote. Merino se justificó aduciendo que había adoptado una actitud levantisca violentado y forzado por los otros

⁶⁶² *Ibidem*.

⁶⁶³ El Marqués de la Croix, Carlos Francisco de Croix, nacido en Francia, provenía de una familia noble de gran tradición militar. Llegó a realizar varios servicios militares al rey, ocupando distintos puestos relacionados con el gobierno político y militar de distintos espacios de la península, como Andalucía y Galicia, hasta que el 5 de noviembre de 1765 fue nombrado virrey de Nueva España. NAVARRO GARCÍA, Luis. “El virrey marqués de Croix (1766-1771)”, en *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos III*, vol. I, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1967, pp. 159-381.

⁶⁶⁴ A.G.I., *Correos*, 374 A.

capitanes, pues le habían amenazado con quitarle la vida si no lo hacía. No obstante, fue finalmente sustituido por Álvaro de Castro quien, nombrado el 27 de octubre de 1764, por disposición del marqués de la Croix y el administrador de correos coruñés, se situó al frente del mencionado paquebote.

Una vez controlados estos disturbios y afianzado el orden tras el despido de algunos marineros y el cese de Merino, López centró sus energías en preparar al paquebote para su viaje. El 31 de octubre de 1764 todo estaba dispuesto para que la primera expedición de correos iniciara su periplo. De modo que, si el tiempo lo permitía, al día siguiente “El Cortés” se haría a la mar. Esa noche, López informaba de que el viento no era muy favorable, pero puntualizaba que las previsiones señalaban que la jornada amanecería con tiempo propicio para la travesía.

Sin embargo, esa noche ocurrió otro contratiempo que, una vez más, hizo peligrar la partida de la expedición. El nuevo capitán, Álvaro de Castro, se negó a que pasaran a bordo los funcionarios de correos, a los que conminó a que se retirasen a su alojamiento porque no saldrían hasta dentro de tres o cuatro días. Para justificar su insubordinación se escudaba en que el tiempo era adverso. Dos de los destinados a Indias, Pedro Antonio de Cosío y Domingo Antonio López, le advirtieron que, si el marqués de Grimaldi se enteraba de que por su culpa se detenía el paquebote un día más en este puerto, lo haría ahorcar, y que era mucho atrevimiento oponerse a sus órdenes. A lo que De Castro respondió que “ni el rey ni todos los ministros del mundo se lo mandarían ni harían que saliese hasta que el tiempo fuese más a propósito”⁶⁶⁵. Cuando López se disponía ya a buscar soldados para arrestar al capitán, De Castro se retractó de lo dicho. El administrador López, ansioso porque se formalizara de una vez la salida del paquebote a la mañana siguiente, aceptó su arrepentimiento y pasó por alto su insubordinación.

Solventado el último contratiempo, el administrador postal, junto a los empleados de correos comisionados a América, embarcaron la misma noche del 31 de octubre. López se mantuvo a bordo hasta que el barco zarpó. Había logrado afrontar sobre la marcha todos los inconvenientes sobrevenidos y sobreponerse al rosario de tribulaciones que recogió en sus cartas, donde, con desazón, expresaba la fatiga que se apoderaba de él al tener que bregar con tanta adversidad: “creo que el establecimiento tiene muchos enemigos y que andan algunos cerca de vuestras mercedes. Protexto a vuestra merced que

⁶⁶⁵ *Ibidem*.

me ha pesado muchas veces haver venido a esta comisión y que, sino me detuviera la vergüenza, me retiraría de ella”⁶⁶⁶.

Estas rebeliones dejaban palpable las desavenencias que había en la península contra esta reforma. De hecho, el administrador coruñés señalaba la sospecha que tenía de la existencia de enemigos entre personalidades importantes de Galicia quienes tenían sus intereses en Cádiz manifestando lo siguiente:

“Parece que los sujetos principales de este pueblo son espías y agentes de los que sienten este establecimiento de sus maniobras para que no se verificase la salida del paquebote. Pues en este correo recibí una carta de Cádiz don Gerónimo de Hijosa, comerciante en este puerto, en la que le encargan encarecidamente que recoja algunos pliegos cuios sovreescrios les inscriben de los que se havían dirigido para Yndias, suponiendo que el paquebot el Cortés no saldría en este mes, ni en este año, según aseguraban a Cádiz distintas personas de aquí. Creo firmamente que los alborotos y motines de los patrones o capitanes de Bilbao y sus tripulaciones, los ha ocasionado dichos espías o agentes con sus artificios”⁶⁶⁷.

En este punto, se refería, entre otros, al marqués de la Croix, Comandante General del Reino de Galicia, quien formó parte activa de la puesta en marcha del proyecto postal en La Coruña con relación a la tripulación y al avío de los paquebotes por ser Subdelegado de la Renta de Correos, según versaba el artículo 2 del *Reglamento Provisional*. López recelaba de él profundamente, considerándole uno de los mayores enemigos del establecimiento:

“El señor Marqués de Croix habla claramente contra el proyecto, contra los señores Castejón y Campomanes que los paquebotes no valen nada y que todo es malo. Que este intendente es mui grande enemigo del establecimiento y que el Marqués de Monte Olivar, capitán del Regimiento de Mallorca lo es igualmente, pero con más desvergüenza. Estos dos últimos creo que tienen sus intereses en Cádiz”⁶⁶⁸.

A pesar de que los Directores de la Renta, persuadidos por el Marqués de Grimaldi, le señalaban que sus sospechas sobre el marqués de la Croix eran infundadas e incidían

⁶⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁶⁷ El propio administrador de correos, José Antonio López, fue blanco de las críticas, tal y como él exponía: “Últimamente para que se crea que no ha de durar el establecimiento y que se mire con desprecio, han persuadido al pueblo que soy asentixta y que los paquebotes son míos. Hasta las tripulaciones se han tragado este engaño, por los que unos me llaman el mercader y otros el amo de los paquebotes”. *Ibidem*.

⁶⁶⁸ *Ibidem*.

en que procurase “desvacener sus recelos en esta parte, y caminar con ese cavallero con la buena armonía y uniformidad que corresponde en todo”⁶⁶⁹.

Seguramente, detrás de todas estas rivalidades y resistencias a la iniciativa postal, se hallaban los mercaderes gaditanos quienes, a través de sus redes en La Coruña, insistían en oponerse a este establecimiento impidiendo que se llevara a cabo. Tanto es así que la presión sobre el proyecto postal ejercida por los distintos agentes opuestos a su establecimiento, especialmente dichos comerciantes, llegó incluso a difundir el rumor de la modificación el puerto de salida y llegada de la correspondencia, tal y como manifestaba el propio administrador de correos de La Coruña, quien decía que “estos comerciantes acaso se animarán a cargar más en el expediente de noviembre, porque están con el recelo de que se mude el establecimiento, a otro puerto, por la escasez de comercio en este”⁶⁷⁰.

Todos estos acontecimientos corroboraban las resistencias peninsulares a las que se tuvo que enfrentar la Corona con relación a la reforma del correo y que provenían mayoritariamente de los mercaderes gaditanos, quienes veían peligrar su monopolio comercial con las medidas reformistas que perjudicaban claramente sus intereses particulares. Esto se debía a que estas pugnas entre distintos sectores se desarrollaron en pos de la política borbónica de eliminar las instancias intermedias, como eran el Consulado de Indias y el Consejo de Indias, de la práctica gubernativa del imperio colonial hispánico. Lo que fue evidente es que estas oposiciones supusieron un escollo para la monarquía hispánica, obligada a efectuar arduas y largas negociaciones para conseguir sus propósitos en la medida de lo posible, puesto que tambaleaban sus iniciativas de cambio y dificultaba su plena realización.

Algo que va implícito en todo lo anterior fue que las tensiones por el control postal entre distintos agentes fueron manifiestas. Esto sucedió durante todo el período analizado, tanto en los espacios peninsulares como en los americanos, debido a que nos encontramos en un mundo donde la pugna por comunicarse era exactamente eso: una lucha.

⁶⁶⁹ El Marqués de Grimaldi convenció a los Directores de la Renta de Correos de que el Marqués de la Croix no era opuesto al establecimiento de los paquebotes, pero si creía que “las demás oposiciones que vienen de los de Cádiz”. A.G.I., *Correos*, 428 A.

⁶⁷⁰ A.G.I., *Correos*, 374 B.

4. REFORMA BORBÓNICA DEL CORREO EN CARTAGENA DE INDIAS

“Uno de los medios que necesita qualquier estado para mantener en mutua correspondencia las varias provincias de su comprensión es el arreglo de los correos”.

Marqués de Grimaldi, Superintendente de Correos y Postas de dentro y fuera de España, San Ildefonso. 31 diciembre 1764. A.G.I., *Correos*, 428 A.

4.1. LA APLICACIÓN DE LA REFORMA DEL CORREO EN CARTAGENA DE INDIAS

Una vez trazada y regulada la iniciativa postal, se le dio la forma consistente para su aplicación en el espacio americano. El proyecto de renovación postal no se organizó, ni tuvo las mismas implicaciones en todas las posesiones españolas en las Indias debido a la constitución plural y diferente de los espacios americanos. Por consiguiente, la multiplicidad y heterogeneidad de rasgos peculiares desencadenó adaptaciones y configuraciones diversas en cada lugar en el se construyeron mutuamente, en un constante diálogo imperial-local. En este contexto, la administración de correos de Cartagena de Indias, con sus propias características, constituyó un nodo esencial en la red postal imperial y un espacio de negociación de la política borbónica.

4.1.1. EL VIAJE A CARTAGENA: UN PERIPLO ACCIDENTADO

Una de las normas de los Correos Marítimos de la monarquía hispánica, al igual que ocurría en los correos británicos, era la elaboración de un diario de navegación de los paquebotes por parte del capitán, que debía reflejar todas las observaciones náuticas del

viaje y tenía que ser entregado al administrador de correos marítimos de La Coruña⁶⁷¹. En estos diarios se asentaban los acaecimientos y todas las circunstancias ocurridas a bordo durante el viaje, relativas al buque, la tripulación, la carga y los pasajeros⁶⁷². De ahí que, a través de ellos, conocemos el desarrollo de los viajes de las embarcaciones pues solían detallar con exactitud el avance de la travesía, así como los obstáculos y vicisitudes que se encontraban en su trayecto. Esta disposición solía ser ejecutada con exactitud por los capitanes de los paquebotes y en el Archivo General de Indias hallamos numerosos diarios de navegación que reflejan el cumplimiento de esta regla, aunque unos sean más detallados que otros, según el parecer del capitán que lo redactaba.

Con esta normativa lo que se pretendía era conseguir una mayor burocratización y control del recorrido de los paquebotes, aunque no cabe duda de que, si los capitanes no querían que las autoridades conocieran algo de su trayecto, bastaba con obviarlo en estos diarios. Al mismo tiempo, hallamos también varios diarios de navegación de paquebotes en el Archivo Histórico Nacional y en el Archivo del Museo Naval, confeccionados en los años previos a la implantación de los Correos Marítimos⁶⁷³. Esta documentación refleja que esta práctica metódica ya se realizaba con anterioridad a la reforma postal, aunque con menos regularidad y que sirvió de precedente para aplicarla en el servicio postal.

En el diario de navegación del paquebote “El Cortés” se narraron con todo detalle las vicisitudes a las que se tuvo que enfrentar esta embarcación, que inauguró la implantación de la reforma postal en el espacio hispanoamericano (imagen nº 17).

⁶⁷¹ A.G.I., *Estado*, 86 A, número 6.

⁶⁷² “El diario en la navegación es un quaderno o libro, en que se lleva la cuenta y razón, del camino que hace la nave; esto es, empezando desde su salida del Puerto; ú desde que se quieren empezar á levar las Anclas, se apunta diariamente por donde ha caminado; donde se halla a una hora dada , próximo á que parages se posa, y muchas veces el camino que falta hacer para ir á un punto dado; á que muchos añaden las particularidades que suelen suceder de encuentros de navíos , las velas con que se ha navegado; y en fin todo aquello que les parece útil y curioso, o conducente á la idea conque se hace el viage. También suele apuntarse el viento que ha corrido, y las tempestades acaecidas, y esto con no poco fruto; pues como en muchas partes del Mundo suelen reynar siempre unos propios vientos y tempestades, á lo menos en ciertos Tiempos del año, pueden servir estos apuntes para que tomen sus medidas los que después hubieren de navegar en los mismos Mares”. JUAN, Jorge. *Compendio de navegación para el uso de los Caballeros Guardias Marinas*. Cádiz: Academia de los Caballeros Guardias Marinas, 1757.

⁶⁷³ A.H.N., *Estado*, 2335, expediente 1; y, A.M.N., *Manuscritos*, 243.

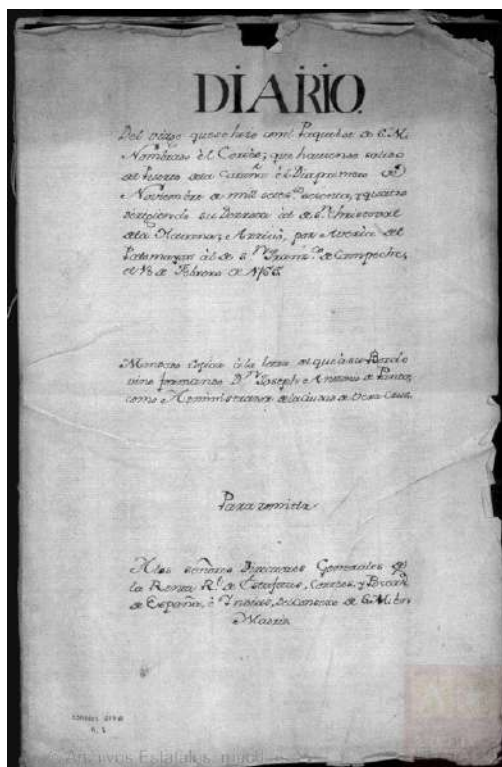


Imagen nº 17: *Diario de navegación del paquebot "El Cortés"*, 1764-1765. Fuente: A.G.I., *Correos*, 270 A.

La tripulación de "El Cortés" estaba compuesta por el capitán, Álvaro de Castro, y el piloto, Domingo de Velasco, encargados del gobierno del paquebote, a los que auxiliaban 16 hombres de tripulación. Los acompañaban a bordo los administradores encargados de abrir oficinas postales en distintos puntos de América: Domingo Antonio López, con destino a México; Antonio Loño, a Puerto Rico; y Roque de Aguión y Andrade y Manuel Valbuena, a Cartagena de Indias, a los que hay que sumar los comisionados Pedro Antonio de Cosío y José Antonio Pando. Completaban el pasaje la mujer del mencionado Loño con sus hijos, y dos pasajeros más llamados Juan de Ayllón y José Carredo⁶⁷⁴.

Estos agentes de correos se convirtieron en mediadores de la circulación de la información. En línea con lo argumentado por Serge Gruzinski, podemos considerar a estos agentes de la movilización de la información como mediadores, o *passeurs culturales*, de la globalización pues intercedían entre los procesos imperiales y las

⁶⁷⁴ A.G.I., *Correos*, 270 A.

acciones locales⁶⁷⁵. El gobierno borbónico pretendía que estos mediadores, entre el mundo imperial y el regional y local, fueran fieles a la Corona. De ahí la política de nombrar a peninsulares en estos cargos para que se trasladasen a América, con el fin de profesar lealtad a la Corona. Con la elección ajustada de los dependientes de correos, la monarquía pretendía que funcionara un sistema de intercambio de merced/servicios que asegurase la fidelidad y fiabilidad de estos sujetos a la voluntad del monarca. Sin embargo, estos conectores entre las políticas gubernamentales y las aplicaciones sobre el terreno aprovechaban esta situación para introducir sus propios intereses, aprovechándose de su rol de mediadores. Incluso algunos tejieron sus propias redes y de influencia para consolidarse como élites locales en América.

“El Cortés” tomó rumbo hacia el continente americano a las cinco y media de la madrugada del 1 de noviembre de 1764. Su viaje estuvo plagado de contratiempos que reflejaron lo duro que era una travesía oceánica⁶⁷⁶. Una de las penalidades más habituales que se sufrían en los viajes ultramarinos fueron las fuertes inclemencias climatológicas que, junto con los avatares del mar que “más que agua, [parecía] un volcán de fuego”⁶⁷⁷, provocaban adversidades en el desplazamiento, como vientos contrarios, tempestades y aguaceros estremecedores. Estas situaciones desfavorables ralentizaban la travesía y afectaban a la ración de comida de la tripulación, pues transcurrían los días y los alimentos embarcados iban menguando y existía escasez de comida en el navío⁶⁷⁸.

Una vez superados los duros temporales, y con una gran desazón de los pasajeros, por todas las dificultades que sufrieron en alta mar, el 25 de diciembre avistaron tierra, ya que habían llegado a Puerto Rico. Sin embargo, su anclaje en la isla no estuvo exento de contingencias, pues no lograban echar el amarre del navío porque se desató un gran aguacero. Ayudados por unos marineros, de una canoa que casualmente pasaba por allí, y por un piloto presente en el puerto, que salió con una lancha para socorrerlos, a las tres

⁶⁷⁵ GRUZINSKI, Serge. *Las cuatro partes del mundo: historia de una mundialización*. México: Fondo de Cultura Económica, 2010.

⁶⁷⁶ Sobre las condiciones de vida en un barco de la Real Armada durante la segunda mitad del siglo XVIII, véase MARTÍN GARCÍA, Alfredo. “Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes en el Real Servicio (1776-1804)”, *Espacio, Tiempo y Forma*, nº 12, 1999, pp. 415-441.

⁶⁷⁷ A.G.I., *Correos*, 270 A.

⁶⁷⁸ En la expedición de “El Cortés”, la escasez llegó a tal extremo que, al cabo de nueve días de viaje, su dieta quedó reducida a “arroz, con alguna grasa, vien mal apartado; una poca de carne cozida, que ni nuestros pecados pueden ser más feos; y algunos fideos, que se fenecieron en brebre; el pan de galleta, por consiguiente, negro y malo; y el vino, por parecérsele en todo, catalán y de la más ínfima calidad. Sin más principios ni postres”. *Ibidem*.

de la tarde lograban fondear en el desembarcadero puertorriqueño. El paquebote echaba por fin anclas en tierra americana, y así despegaba el nuevo servicio de correspondencia marítima en las Indias.

Una vez allí, permanecieron durante cinco días para descansar y abastecerse de pertrechos (agua, leña y otros mantenimientos) con el objetivo de continuar el viaje hacia La Habana, que era el destino del paquebote. El 30 de diciembre la tripulación volvió a embarcar, en medio de alguna que otra protesta, pero hubieron “de acceder al menosprecio de nuestra vida y derecho natural de conservarla, solo por no frustrar los fines de esta primera expedición”⁶⁷⁹. Antonio Loño se quedó en Puerto Rico para abrir allí la oficina de correos y establecerse como administrador de ella. Los demás partieron rumbo a La Habana, pero antes se hizo escala en Santiago de Cuba, por decisión del capitán. A la llegada a dicho puerto, se procedió a distribuir la correspondencia: la de La Habana se remitió por tierra al conde de Riela, capitán general de Cuba⁶⁸⁰; la de Nueva España fue recogida por una fragata que allí se dirigía; y la de Cartagena de Indias y de los demás reinos de Tierra Firme se apartó, en espera de la arribada de una goleta próxima a salir hacia el puerto cartagenero. En esta embarcación subieron a bordo el comisionado Pedro Antonio de Cosío, el administrador Roque de Aguión y Andrade, y el oficial mayor interventor, Manuel de Valbuena, de la estafeta cartagenera. El resto de la tripulación salió de la bahía cubana el 24 de enero de 1765, siguiendo su camino a La Habana, destino que no consiguieron alcanzar por el fuerte temporal, que no les permitió acercarse a la costa. Así que el navío enfiló hacia Campeche donde arribó el 18 de febrero de 1765.

Tras la larga travesía realizada a bordo del paquebote “El Cortés”, los destinados a Cartagena de Indias, se dispusieron a llevar a cabo todos los preparativos para ir a su destino y, así, emprender la implantación de la oficina de correos. Por tanto, una vez que arribaron a la bahía de Santiago de Cuba, el 20 de enero de 1765, se encontraron con José Antonio de Armona, nombrado administrador de correos de La Habana, administración

⁶⁷⁹ *Ibidem*.

⁶⁸⁰ Ambrosio de Funes de Villalpando Abarca de Bolea, conde de Riela, natural de Zaragoza, era militar. Ambrosio de Funes de Villalpando encarnaba a la nobleza favorecida por la dinastía borbónica que ascendía debido a sus méritos, servicios al Estado y carrera militar. En 1763 fue nombrado capitán general de Cuba y realizó importantes reformas en los aspectos económicos, militares y defensivos de la plaza. DÍAZ CACHERO, Teresa. “Ambrosio de Funes de Villalpando Abarca de Bolea”, en *Real Academia de la Historia. Diccionario Biográfico electrónico*. Disponible en: <http://dbe.rah.es/biografias/13877/ambrosio-de-funes-de-villalpando-abarca-de-bolea> (consultado el 6 de diciembre de 2018).

principal de la que iba a depender la de Cartagena de Indias⁶⁸¹. Armona, que había salido de la bahía de Cádiz, el 4 de diciembre de 1764, en la fragata “San Carlos” de la Real Compañía de La Habana con ropas y géneros de comercio, llegó el mismo 20 de enero al puerto de Cuba, por lo que coincidió con la primera expedición de correos del paquebote “El Cortés”⁶⁸². Estos empleados postales entraron en contacto para planificar lo concerniente al establecimiento de correos en esos lugares, sobre todo trataban de organizar con la mayor premura el viaje de los dependientes que tenían que trasladarse a la ciudad de Cartagena. Como resultado, se desplazaron desde el puerto de Santiago de Cuba al de Cartagena en una embarcación mercantil que tenía por nombre “Nuestra Señora del Rosario”, alias “Concepción”, al mando del comerciante cubano Mateo de Echevarría, cargada de tabaco y fletada por cuenta del rey, con la correspondencia del virreinato de Nueva Granada y del Perú en una embarcación mercantil. Tras una ardua travesía, obstaculizada por los fuertes vientos, la nave logró llegar a las Islas de San Bernardo, próximas a la bahía de Cartagena de Indias, el 14 de febrero de 1765⁶⁸³.

Tras anclar en el puerto cartagenero y desembarcar de la goleta, los dependientes de la renta de correos, siguiendo las instrucciones prevenidas por el marqués de Grimaldi y los Directores de la Renta, se presentaron al gobernador de la ciudad, José Antonio de Sobremonte, el Marqués de Sobremonte⁶⁸⁴. Las instancias superiores del organismo postal advirtieron a los empleados de correos que deberían de tener buena armonía tanto con virreyes y gobernadores nombrados como Jueces Subdelegados de la Renta de Correos. En torno a las altas esferas de la administración indiana en este período, conviene señalar que cargos superiores gubernamentales fueron ocupados por oficiales militares experimentados, produciendo así una militarización de los cargos políticos en las provincias estratégicas de la América hispánica. Este rasgo característico de la política

⁶⁸¹ Los Directores de la Renta de Correos le informan a José Antonio de Armona la aprobación del Marqués de Grimaldi de su designación como administrador de correos de La Habana, y le indican su cometido en dicho destino, pues tenía que hacerse cargo de todo lo concerniente al establecimiento de esta administración principal y las agregadas. A.G.I., *Correos*, 256 A.

⁶⁸² Tal y como narró José Antonio de Armona en su obra: “Allí encontramos el primer paquebot, correo marítimo que había salido de España por el puerto de La Coruña para La Habana, llamado “El Cortés”. ARMONA Y MURGA, José Antonio de. *Noticias privadas de casa útiles para mis hijos*. Gijón: Ediciones Trea, Instituto Feijoo de Estudios del siglo XVIII y Universidad del País Vasco, 2012 [1787], p. 162.

⁶⁸³ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁶⁸⁴ El brigadier José Antonio de Sobremonte y Castillo, I marqués de Sobremonte, nacido en Aguilar de Campo (Palencia), fue posesionado como gobernador de Cartagena de Indias en mayo de 1761, hasta que el 13 de marzo de 1766 se retiró del gobierno por enfermedad, falleciendo el 6 de mayo de 1766. A.H.N., *Consejo de Órdenes, Expedientes de pruebas de caballeros de la Orden de Santiago*, expediente 1229; y, CASTILLO MATHIEU, Nicolás de. *Los gobernadores de Cartagena de Indias (1504-1810)*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1998, pp. 104-105.

borbónica se debía a la nueva manera de comprender las funciones del gobierno monárquico, un gobierno político y militar, y los mecanismos para hacerlo más efectivo y fortalecer la autoridad de la Corona⁶⁸⁵.

El objetivo era que todos los agentes implicados en el giro de la correspondencia cooperasen en la misma dirección para cumplir con los propósitos del proyecto postal. De ahí que el Marqués de Grimaldi escribiera al virrey de Nueva Granada, Pedro Messía de la Cerda⁶⁸⁶, para detallarle de forma exhaustiva el establecimiento de los Correos Marítimos⁶⁸⁷. De esta forma, los empleados de correos de Cartagena comenzaron sus funciones, poniendo en marcha la nueva administración de correos. Estos agentes fueron los actores reales que, con sus hechos y acciones, generaron dinámicas que configuraron las políticas reformistas y conformaron las instituciones.

4.1.2. LA ADMINISTRACIÓN DE CORREOS COMIENZA SU ANDADURA

Las primeras administraciones de correos se situaron en zonas estratégicas para la Corona como fueron los puertos, centro de información y nodos de conexiones multidireccionales. Estas oficinas postales se erigieron con el fin de ser las encargadas de la circulación oficial de la correspondencia, constituyéndose como bisagras entre el gobierno peninsular y el interior americano, y como pilares esenciales en materia socioeconómica y comunicacional de la reforma postal.

⁶⁸⁵ Sobre la militarización de los cargos gubernamentales americanos véanse los trabajos de Francisco Eissa-Barroso. EISSA-BARROSO, Francisco. “Having served in the troops: the appointment of military officers as provincial governors in early eighteenth-century Spanish America, 1700-1746”, *Colonial Latin American Historical Review*, vol. 1, n° 4, 2013, pp. 329-360; y, “Of experience, zeal and selflessness. The appointment of military officers as Spanish American viceroys in the early eighteenth century”, *The Americas*, vol. 47, n° 3, 2012, pp. 317-345.

⁶⁸⁶ Pedro Messía de la Cerda, nacido en Córdoba, era un marino y militar, entre los distintos cargos que desempeñó estuvo el de Teniente General de la Real Armada. Messía de la Cerda era descendiente de una familia nobiliaria de alta alcurnia, los Marqueses de la Vega de Armijo. De manera que su destacada carrera profesional y sus vínculos sociales hicieron que se le expidiera el título de Virrey del Nuevo Reino de Granada, el 30 de junio de 1760, que ocupó hasta el 31 de octubre de 1772, cuando se hizo efectiva su renuncia, para regresar a España. ELÍAS ORTIZ, Sergio. *Historia extensa de Colombia*, vol. IV, tomo 2. Bogotá: Ediciones Lerner, 1970, pp. 109-112.

⁶⁸⁷ Este documento contiene todas las prevenciones que se debían ejecutar para un correcto funcionamiento del correo en el territorio neogranadino, así como los cometidos que tenía que cumplir el virrey para el buen devenir del establecimiento del correo marítimo. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 1, Documento 5, 1764-1765.

Con la llegada de los empleados de la renta de correos a la ciudad cartagenera, en febrero de 1765, se inició una nueva etapa en la organización del sistema postal en esta ciudad, y en el espacio americano. Se instauró así la administración de correos de Cartagena de Indias, que se encargaría de organizar la circulación de la comunicación postal por esos lares.

Debido a su situación estratégica y a su condición de ser un nodo comunicacional de gran relevancia, la administración de correos de Cartagena de Indias se erigió como una de las principales del territorio americano. Por tales motivos, esta oficina postal tenía una serie de estafetas subalternas o agregadas, que dependían de ella, encargadas de la correspondencia por el interior del virreinato de Nueva Granada, que conformaban su esquema postal. No obstante, estas fueron aumentando a medida que la estructura del servicio postal, pretendido por la Corona, se fue afianzando por el interior del espacio americano. Esto llevó a una ordenación del territorio postal estableciendo cuales iban a ser las cajas de correos y, por tanto, por donde iba a discurrir el giro postal. Ello implicaba una jerarquización del terreno porque lo que importaba era el espacio por donde se distribuía la correspondencia.

Dos de las estafetas subalternas más destacadas fueron las de Portobelo y Panamá debido a sus estrechas conexiones con la de Cartagena de Indias, puesto que se encontraban en su *foreland*, es decir, en su área de influencia marítima. Conscientes de la importancia de estos vínculos, las autoridades postales encargaron al administrador la tarea de comprobar si había puestos de administradores o factores de cajas de correos en tales ciudades, y si no era así, tendría que instaurarlos de cuenta de la Real Hacienda, buscando sujetos idóneos y de la mayor confianza y satisfacción para ocuparlos. A ellos se le comunicarían la instrucción y demás órdenes concernientes al manejo de la estafeta, con el objetivo de que ejecutaran su cometido de forma adecuada y no se produjera ningún tipo de embarazo en el curso de la distribución y dirección de la correspondencia, ni en la recolección de sus productos. Para llevar a cabo esta labor, cumpliendo las órdenes que le enviaron los Directores de la Renta, se comprobó que en ninguna de las dos ciudades hubiera instalada una estafeta que se encargara del giro postal, y que los encargados de éste fueran los tenientes del Correo Mayor, apoderados del conde de Castillejo: en Portobelo, Francisco Javier Machado; y en Panamá, Agustín Gana. El administrador cartagenero decidió que en ambos lugares continuaran estos tenientes de correos, pero, esta vez, ya designados como administradores, ocupándose tanto de la correspondencia

terrestre, como de la marítima. Esto significaría que los dos dependientes cobrarían los portes marítimos a favor de la Corona, y los terrestres en beneficio de la Casa del Conde del Castillejo. Similar cometido se ejecutó en el resto de las estafetas subalternas, donde el administrador cartagenero nombró a diferentes sujetos para encomendarles la tarea del giro postal.

En lo respectivo a la administración postal de Cartagena de Indias, Roque de Aguión y Andrade y Manuel de Valbuena fueron elegidos como administrador e interventor, respectivamente, para establecer el oficio de correos en la urbe cartagenera y sus territorios adyacentes. A ellos se les encargaba el manejo de la correspondencia procedente o destinada a la ciudad de Cartagena de Indias, su provincia y demás sitios del Virreinato de Nueva Granada, como era su capital Santa Fe.

Ser funcionario de correos entrañaba una serie de obligaciones y responsabilidades, pero también la adquisición de una serie de prerrogativas y beneficios que le convertían en un empleo deseado. Uno de los privilegios más atractivos que implicaba trabajar en el servicio postal con título legítimo, ya fuera como dependiente de las oficinas de correos, conductores del correo por vía terrestre o los marineros de los paquebotes, era evitar el servicio militar y estar exentos de cargas concejiles y de milicia, alojamiento, quintas y levas ya que gozaban del fuero por ser dependientes de correos⁶⁸⁸. Otra prerrogativa de gran interés era la que tenían los conductores postales de portar armas para defenderse de cualquier ataque. Cabe señalar que los dependientes postales en las Indias disfrutaban de las mismas concesiones que los empleados de correos que se empleaban en la península.

Uno de los asuntos más cuestionados por los propios dependientes de correos fueron los salarios. Los sueldos variaban según la oficina de correos ya que, si se ubicaba en un lugar estratégico para el imperio hispánico connotaba mayor responsabilidad y trabajo, por cuanto el sueldo era mayor que otras estafetas, como las de Cartagena de Indias, y más aún que las subalternas de los territorios interiores de América. Fue el caso de estafetas agregadas a la de Cartagena como las de Portobelo o Panamá, que al comienzo no tenían un salario fijado, sino que su gratificación correspondía a una parte de los ingresos del correo, generalmente el 10 por ciento del producto de las cartas despachadas. En un principio, en la propuesta de los Directores de la Renta de Correos

⁶⁸⁸ Sobre privilegios y exenciones de los empleados de correos a principios del siglo XVIII, véase ORTEGA JIMÉNEZ, Julio. "Privilegios y exenciones de los dependientes de las postas y correos de España hasta el Reglamento General de 1720", *Historia. Instituciones. Documentos*, n° 10, 1983, pp. 279-296.

para ocupar los puestos de empleados de correos en América, la remuneración asignada para la oficina de correos cartagenera fue de 1000 pesos anuales para el cargo del administrador, y 800 pesos para el oficial mayor interventor. Idénticos salarios fueron asignados para las administraciones de La Habana, México, y Veracruz. Mientras que al administrador de Puerto Rico se le asignaron 500 pesos anuales y al interventor 400. Además, debido a que tales empleados se tenían que trasladar de la península a América, se les proporcionó adicionalmente una ayuda de costa extraordinaria, de dos mesadas del propio sueldo para los gastos de avío, el pasaje franco a Cartagena de Indias en el paquebote del rey, las raciones de manutención en el navío hasta su destino y el arbitrio de poder tomar el importe de tres mesadas más, a cuenta del expresado sueldo para sufragar a sus ocurrencias⁶⁸⁹. Ahora bien, la reglamentación de los salarios quedaba abierta en cuanto a una modificación de los mismos en función de la acogida del público, pues “al principio habrá pocas o ningunas cartas y este manejo irá creciendo poco a poco”⁶⁹⁰.

El asunto de los salarios fue bastante controvertido a lo largo del devenir del organismo postal, pues desentrañaba las quejas de los empleados de correos que solicitaron, de forma reiterada, el incremento de sus remuneraciones.

Si comparamos las remuneraciones diarias de trabajadores cualificados de Montevideo, durante las fechas 1760-1779, como albañiles y trabajadores portuarios y rurales, donde los sueldos más altos de sobrestante y maestro carpintero eran de 15 y 13 reales diarios respectivamente, contrastan con los 1000 reales de plata anuales del administrador de correos de Cartagena de Indias Roque de Aguión y Andrade, que parece que estaba más en consonancia con el salario de trabajos no cualificados, como los de marinero y peón de estancia, que rondaban los 3 reales diarios⁶⁹¹. De todas formas, esta interpretación debe de tratarse con matizaciones pues la situación económica dependía de múltiples factores que variaban enormemente con respecto a otras profesiones y regiones de la América Colonial.

⁶⁸⁹ La ayuda de costa correspondía a una gratificación que solían percibir los empleados desplazados a las Indias para sufragar su viaje. A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁶⁹⁰ A.G.I., *Correos*, 428 A.

⁶⁹¹ MORAES, María Inés y THUL, Florencia. “Los salarios reales y el nivel de vida en una economía latinoamericana colonial: Montevideo entre 1760-1810”, *Revista de Historia Económica, Journal of Iberian and Latin American Economic History*, vol. 36, nº 2, p. 196.

A la llegada a Cartagena, el administrador Aguión y Andrade instaló la administración de correos en una casa arrendada a un comerciante soltero gaditano, Juan Fernández Moure⁶⁹². En ella dispuso una pieza, en la sala baja de la casa para que le sirviera de oficina y de residencia, pues el propio administrador habitaba en otro espacio de la casa⁶⁹³. Esto obedecía a las *Instrucciones Generales* que especificaban que el administrador debía situar la oficina en un cuarto bajo, para que no estuvieran a la vista del público ni de la familia. Estos preceptos también determinaban que la oficina debía separarse por una reja, para el servicio del público, y que encima de la puerta de la casa debía colocar un letrero con la siguiente leyenda “Administración de Correos” y al lado un tablón con todos los anuncios de la estafeta: las salidas de los paquebotes, las tarifas, etc.⁶⁹⁴ Una vez asentado en dicha vivienda, acondicionó la estancia para emplearla de estafeta. De esta manera, la oficina de correos de Cartagena ya estaba lista para comenzar a funcionar.

La *Ordenanza que manda el rey observar a los administradores, interventores, oficiales, carteros, mozos de los oficios de correo mayor del reino, los visitadores y guardas de la renta, maestros de postas y postillones, para el buen desempeño de sus encargos* trazaba el organigrama del personal de una oficina postal que debía estar compuesta de un administrador, un oficial mayor interventor, y otros oficiales, estos últimos iban aumentando en función del tamaño de la estafeta y del trabajo a realizar en ella⁶⁹⁵. La estafeta de Cartagena estuvo conformada, en un principio, por un administrador principal, Roque de Aguión y Andrade, y un oficial mayor interventor, Manuel de Valbuena, pero fue aumentando hasta añadirse en dicha oficina dos oficiales más en el período analizado.

Para llevar a cabo la implantación de la oficina de correos cartagenera se rigieron, en la medida de lo posible, por la normativa contenida en el *Reglamento Provisional*, que contenía los preceptos básicos para la creación y el manejo de dicha estafeta, así como de las demás promulgadas bajo este nuevo ideario postal. Ambas normativas, la *Ordenanza* y el *Reglamento Provisional*, enunciaban exhaustivamente las tareas que debían cumplir

⁶⁹² En esta casa la oficina de correos compartía el espacio con la vivienda del comerciante Juan Fernández Moure. De manera que cada parte pagaba la mitad del alquiler al propietario. A.G.I., *Correos*, 73A.

⁶⁹³ Cabe reseñar que en 1768 el administrador de correos Antonio Calderón mudó la estafeta a otra casa, situada en un lugar más céntrico. Años más tarde, José Flores Longoria haría lo propio, cambiando la administración postal a otro espacio más cómodo. A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁶⁹⁴ A.G.I., *Correos*, 484 A.

⁶⁹⁵ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea, Correos*, Tomo 90, Documento 9, 1762.

los empleados para la distribución de la correspondencia y demás ocupaciones necesarias para la implantación. Aparte de estas regulaciones, las autoridades de correos expedieron múltiples normativas que determinaban todo lo concerniente al funcionamiento de la administración postal. Las numerosas disposiciones, contenidas en distintas ordenanzas e instrucciones, nos hacen ver la relevancia que tenía para la Corona la buena reglamentación de las funciones de los administradores, con el objetivo de que éstos las cumplieran para que se consumara una mejor organización del giro postal en estos territorios americanos. Además de sacar provecho de ellos, a través del cobro de los portes de las cartas, que se debía de efectuar de la siguiente manera: el público ejecutaría el pago de las cartas venidas de España en el momento de recogerlas en la oficina de correos, según el arreglo de la tarifa postal, aunque también podían franquear o certificar los pliegos, previo pago de las tasas.

Una vez organizadas las demarcaciones del despacho de correos, sus empleados se dedicaron a una de las labores más relevantes de su oficio: el recibo y despacho de cartas. Para lo cual era fundamental tanto el tratamiento de valijas como la organización y remesa de la correspondencia. La tarea más importante era supervisar el cobro de las tarifas postales y el cuidado del “breve arribo de estas balandras y de que esté pronta la correspondencia empaquetada en balijas o cajones con la dirección de sus destinos para que no haya el menor atraso, ni retardación en el despacho”⁶⁹⁶. Asimismo, debían formar listas de las cartas, distribuirlas al público y usar el sello de forma adecuada para su porteo, siguiendo el mismo método que en España.

El administrador cartagenero, cada vez que se disponía a enviar la correspondencia a la península, tenía que seguir los siguientes pasos: avisar al público de la salida de la embarcación que transportaba el correo, para ello el capitán le tenía que dar noticia de la misma anticipadamente, para que el pueblo le dirigiera las cartas a la oficina; una vez llegaban éstas cartas a la estafeta tenía que empaquetarlas y encajonarlas cuidadosamente con la ayuda de sus oficiales, así como sellarlas con el sello del correo que exponía el lugar de origen y el de destino⁶⁹⁷ y, finalmente, cerrarlas con todas las formalidades

⁶⁹⁶ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁶⁹⁷ De acuerdo con la Instrucción Particular para el administrador del correo marítimo de La Coruña de 1764, se crearon tres marcas para sellar la correspondencia de salida o llegada de cada administración: “ESPAÑA”, “YNDIAS” e “YSLAS”. Para las cartas salidas de España hacia América se ponía el sello “ESPAÑA”; para las que iban de América a España se colocaba la marca “YNDIAS”; y por último “YSLAS” se usaba para marcar la correspondencia que salía de una administración de una isla como podía ser Cuba, Puerto Rico, Margarita, Santo Domingo, Trinidad, o cualquier otra. Aunque también estas podían

expuestas en las ordenanzas. Luego el patrón de la embarcación se tenía que poner de acuerdo con el administrador para recoger la valija en la oficina y dejar el recibo de ella, cuya operación se hacía a través del mozo de oficio, que se encargaba de acompañar al cajón de correspondencia a bordo del navío, que zarpaba momentos después, llevando el correo para la remisión a su destino. Este procedimiento que, en teoría, no suscitaba apenas dificultad, en la práctica generaba múltiples controversias debido a las variopintas circunstancias locales y a los distintos agentes interesados en la gestión postal.

En el caso opuesto, cuando las cartas y pliegos arribaban a la bahía de Cartagena, se debían llevar las valijas rápida y directamente al oficio de correos, interviniendo en esta remisión de valijas una persona nombrada por el administrador para la seguridad de la correspondencia. En presencia de los dependientes de la renta cartagenera se abrían, para examinarlas minuciosamente de que todo viniese correctamente. Una vez efectuada dicha revisión, estos empleados procedían a tasar la correspondencia y efectuar el despacho de la misma, dando preferencia al gobernador de la plaza cartagenera y a los oficiales reales, y tras el despacho de éstos, se ejecutaba la remesa de la correspondencia al público en general, a veces incluso en días posteriores. Lo que acarreaba el atraso del despacho al público, y reflejaba la continuidad de los privilegios de las autoridades locales ya que, hasta que no se distribuía el correo a estos dirigentes, no se podía continuar con el reparto al resto de la población cartagenera. Por otra parte, el giro postal que se dirigía al interior del virreinato, se le tenía que dar pronta expedición por tierra, a cargo de los tenientes del Correo Mayor.

En su labor cotidiana, dichos empleados debían acudir al trabajo todos los días, excepto los festivos. Los horarios de apertura y cierre de la oficina estaban regulados por la *Instrucción General de Correos* que determinaba, como regla general, que se abrieran al público de siete de la mañana a mediodía y de tres de la tarde a ocho de la noche, en verano; y de ocho de la mañana a mediodía y de tres de la tarde hasta las siete de la noche, en invierno⁶⁹⁸. Esto era difícil llevarlo a cabo en un sitio como Cartagena de Indias donde el clima era muy húmedo y caluroso. Tanto que el administrador Aguión y Andrade relataba que este horario no lo podía cumplir, ya que “lo cálido del país solo me permite

llevar el distintivo “YNDIAS” por pertenecer a territorios americanos. *Instrucción Particular que Su Majestad manda observar al Administrador del nuevo correo establecido en la ciudad de La Coruña, para dirigir y recibir la correspondencia de Indias*. A.M.N., *Manuscritos*, 6/49.

⁶⁹⁸ A.G.I., *Correos*, 484 A.

la tarea por las mañanas, vien que algunas tardes me ha sido forzoso sujetarme para concluir lo que ha ocurrido”⁶⁹⁹.

Esto pone de manifiesto que algunas disposiciones de las establecidas en las ordenanzas no se efectuaban por las circunstancias de estos parajes, como aquí ocurría, por las condiciones climáticas, que no se solían considerar en las normativas expedidas en la península. Ello se debía al desconocimiento del contexto local de estos territorios por parte de las autoridades de la península, ya que simplemente mandaban las órdenes, olvidándose de que las condiciones del medio no eran iguales a las de España.

Los empleados de la oficina postal de Cartagena de Indias debían entenderse adecuadamente con otros sujetos encargados del giro postal, como era el teniente del Correo Mayor de Indias, Antonio Calderón. Mientras que a los primeros les correspondía la organización de la conducción del giro postal marítimo entre España y América, en manos de la Corona, además del cobro de los portes marítimos en favor del gobierno español; el segundo se encargaba de la dirección de la correspondencia terrestre por el interior de América, una atribución del Correo Mayor de Indias, Francisco Fermín Carvajal y Vargas, conde de Castillejo, quién debía percibir los portes terrestres.

Ahora bien, en la práctica, los enfrentamientos entre estos actores eran continuos debido a la superposición de funciones ya que, por ejemplo, ambos manifestaban que entre sus atribuciones se encontraba la labor de distribuir la correspondencia llegada en los paquebotes al público en la plaza de Cartagena de Indias. Esta controversia revelaba el desconcierto que existía entre los distintos sujetos sobre las tareas a cumplir por unos y otros que, además, estaban en continua competición por hacerse con la administración postal.

Para llevar a cabo la implantación de la estafeta de una forma adecuada, Roque de Aguión y Andrade escribía continuamente a los Directores Generales de Correos en Madrid para informarles del sistema que estaba ejecutando para el establecimiento y el manejo de la oficina, los obstáculos e incidentes que se estaba encontrando, y les solicitaba asesoramiento sobre cómo actuar en algunas circunstancias. A su vez, los propios Directores Generales le requerían cuantas noticias estuvieran relacionadas con las comunicaciones en esas provincias, pues todavía se hallaban efectuando informes para el establecimiento del correo. Por lo que entre el administrador de Cartagena y los

⁶⁹⁹ A.G.I., *Correos*, 69 A.

Directores Generales de Madrid solía existir una fluida comunicación, reflejada en la vasta correspondencia existente en los distintos repositorios documentales consultados, dirigida al buen funcionamiento de la oficina de correos. Aún así, en alguna ocasión, con ciertos administradores, los Directores se quejaban de la poca información que les llegaba. Situación por la cual tenían que recurrir a otros circuitos y “andar mendigando las noticias por terceras manos sin lo cual nada sabríamos de lo que pasa en esas provincias”⁷⁰⁰. Algo necesario para gobernar a distancia.

En definitiva, los empleados de correos en Cartagena de Indias se sirvieron, en la medida de lo posible, de las ordenanzas e instrucciones de las autoridades superiores peninsulares para aplicar la reforma del correo en Cartagena de Indias, con el fin de que esta administración comenzara a dar sus primeros pasos e iniciara su andadura en el nuevo sistema postal hispanoamericano.

4.2. LA COMPETENCIA POR EL CONTROL POSTAL EN AMÉRICA

El proyecto de reforma postal desencadenó distintos escenarios de conflicto y desafíos en su implantación, que desvelaron la competición e interés por controlar el sistema postal hispanoamericano. La reforma postal tuvo que negociar y disputar sus atribuciones dentro de la sociedad colonial con los distintos agentes implicados en la circulación de la información, que revelaron cómo se vertebraban en la práctica los actores sociales.

4.2.1. DISPUTAS POR EL DOMINIO DEL CORREO TERRESTRE

El diseño y organización de los caminos marítimos precedió al de los terrestres, que se incorporó a la Corona unos años más tarde, tras varios litigios, con distintos ritmos, con los poseedores del servicio postal en América y con el objetivo de aumentar la cobertura postal en su interior.

⁷⁰⁰ *Ibidem.*

El proyecto de reforma postal hispanoamericana pretendía ejecutarse en un amplio marco de aplicación, en el que no sólo se estableciesen los correos marítimos sino también los terrestres, pues la Corona tenía las aspiraciones de incorporar la correspondencia del interior americano, que estaba en manos de particulares, para que toda la circulación postal por América quedase bajo su dominio. Una situación similar se produjo en el imperio portugués donde largas negociaciones entre el poseedor del *correio-mor* y el gobierno fueron necesarias para la abolición de este oficio en 1797 y la transferencia del servicio público de los correos para la Corona.

El correo terrestre en el virreinato de Nueva Granada y del Perú se hallaba en manos del Correo Mayor de las Indias, Fermín Francisco Carvajal y Vargas, conde de Castillejo y del Puerto, con carácter perpetuo y hereditario. Este título lo poseyó gracias al matrimonio con su prima Joaquina Ana de Brun y Carvajal Vargas⁷⁰¹. Fermín Francisco Carvajal y Vargas, natural de Quilpolemo del Reino de Chile, era un personaje relevante en América por la tenencia de distintos títulos de gran envergadura política y militar, como el de alcalde ordinario de Lima, el de Coronel de Caballería de los Reales Ejércitos y el de Teniente General de la Caballería del Reino de Perú⁷⁰² (imagen nº 18).

⁷⁰¹ Joaquina Ana de Brun y Carvajal Vargas, nacida en Lima, era hija de Catalina de Carvajal y Vargas, Correo Mayor de Indias. Se casó con Fermín Carvajal y Vargas, en la catedral de Lima, en 1741. A la muerte de su madre, heredó sus títulos nobiliarios y el oficio de Correo Mayor de Indias. Aunque fue su marido, Fermín Carvajal Vargas, Correo Mayor consorte, quien realmente ejerció dicho cargo. A.H.N., *Inquisición*, 1289, expediente 18; y, A.G.I., *Correos*, 120 A.

⁷⁰² A.H.N., *Órdenes Militares – Caballeros de la Orden de Santiago*, expediente 1666.



Imagen nº 18: Retratos de Fermín Francisco de Carvajal Vargas y Alarcón, y de Joaquina María Magdalena Brun y Carvajal, siglo XVIII. Anónimos. Museo Histórico Nacional de Chile.

En otros espacios americanos eran diferentes los agentes encargados de la posesión del correo. En el virreinato de Nueva España, correspondía a Antonio Méndez Prieto; en Guatemala, a Ortiz de Letona; y la potestad de giro postal por el interior de Cuba era de José Cipriano de la Luz. Ahora bien, las condiciones de posesión de este empleo en tales espacios tenían características diferentes, pues en estos casos el oficio de correos tenía un carácter vendible y renunciable.

En este marco, el 31 de diciembre de 1764, Carlos III formó una Junta de Ministros, denominada como la Junta de incorporación a la Corona de los correos de Indias, para tratar sobre las recompensas que se debían dar a los dueños particulares de los oficios de correos de tierras en las Indias Occidentales para las enajenaciones de sus títulos, con el fin de incorporar estos oficios a la Corona, siguiendo la estela de la abolición del oficio del Correo Mayor y su adhesión a la Corona, que se llevó a cabo en la península en el año 1707. Este asunto de la anexión del correo terrestre al marítimo ya se venía fraguando años antes, e incluso estaba reflejado en el artículo 17 del *Reglamento Provisional*. Por consiguiente, el objetivo de la Junta sería el siguiente,

“Tomar conocimiento de los títulos con que cada uno posehe estos oficios, liquidando en los que sean por vía de compra el efectivo desembolso hecho para su adquisición

primitiva, a fin de devolverles debidamente. Incorporarlas a la Corona y manejar les con uniformidad a los de España en quanto las circunstancias locales lo permitan”⁷⁰³.

Esta Junta de Ministros estaba compuesta por seis ministros togados de los Consejos de Castilla, Indias y Hacienda: el presidente, que era Manuel Ventura de Figueroa, y los ministros Pedro Rodríguez de Campomanes, Marcos Jimeno, Domingo Trespalacios y el Marqués de San Juan de Taso; los Directores Generales de la Renta de Correos; el fiscal del Juzgado de la Renta de Correos, José Benito Barros y Puga; y el escribano de Cámara, José Payo. En este punto, es interesante señalar que esta Junta estaba dispuesta por los mismos personajes que formaron la Junta Superior de Correos a Indias para materializar el proyecto de reforma postal. La junta elaboró una ingente cantidad de papeles relacionados con esta materia mediante consultas, informes, expedientes y escrituras. que detallaban el proceso y examinaban el desarrollo de los oficios de Correo Mayor en América, reconocían sus títulos y asignaban sus recompensas.

Los oficios de Correo Mayor en Cuba, Nueva España y Guatemala tenían un carácter vendible y renunciable. Razón por la cual, el proceso de su incorporación fue algo más sencillo que el del Correo Mayor de Indias, que era de distinta naturaleza jurídica. Las recompensas que se le proporcionaron fueron pecuniarias. Además, se les otorgaron cargos importantes en las altas esferas de la administración americana, como, por ejemplo, la concesión de ser regidores en sus respectivas circunscripciones⁷⁰⁴.

La abolición del oficio del Correo Mayor de Indias, desplegado en la casa del conde de Castillejo, se produjo unos años más tarde con un proceso más complejo debido a que el privilegio concedido a dicha familia tenía un carácter perpetuo y hereditario desde su creación en el siglo XVI. Por lo que la Corona tuvo que confeccionar un complejo plan, repleto de disputas, como anticipó el propio Consejo de Indias, el cual expuso que “los dueños de los mencionados correos en aquellos dominios reclamarán la expresada providencia del establecimiento de correos y postas por cuenta de la Real Hacienda y el de Administradores generales de ellos”⁷⁰⁵.

⁷⁰³ A.G.I., *Correos*, 428 A.

⁷⁰⁴ La incorporación del Oficio del Correo Mayor de Nueva España se efectuó mediante Real Decreto de 27 de noviembre de 1765, y, en fuerza de sus méritos y servicios, se le debían entregar 65.053 pesos, en función de satisfacer el precio y valor de dicho oficio. Por su parte, a José Cipriano de la Luz, se le hubieron de restituir 18.810 pesos 3 reales y medio, por la adquisición de los oficios de correo y regidor. A.G.I., *Correos*, 451 B.

⁷⁰⁵ A.G.I., *Indiferente General*, 1586.

El rey envió en la primera expedición de los Correos Marítimos al comisionado Pedro Antonio de Cosío con el encargo de inspeccionar el funcionamiento de los correos interiores de los que debía dar noticia sobre los lugares donde convendría establecer cajas de correos según su tráfico comunicacional, y reconocer los valores del Correo Mayor de Indias en los virreinos de Nueva Granada y Perú, para su futura integración en dicho organismo estatal. Recordemos que, en el virreinato de Nueva Granada, el Correo Mayor de Indias no tenía una presencia firme y sólida, como ocurrió en el peruano, pero sí tenía establecidos lugartenientes en ciudades estratégicas, como Popayán, Santa Fe o Cartagena de Indias, que se ocupaban del despacho interior del giro postal. De hecho, en la Carrera de Cartagena a Santa Fe estos apoderados del conde de Castillejo despachaban mensualmente el correo de una a otra urbe. Este comisionado supervisó el tratamiento del oficio de Correo Mayor para transmitírselo a la Corona. Para tal fin, el 24 de agosto de 1764, el Marqués de Grimaldi ordenó a Cosío pasar desde Nueva Granada a Lima con el objetivo de confeccionar un detallado escrito sobre todo lo relacionado con el servicio postal del interior americano, actuando con armonía con el conde de Castillejo y sus tenientes.

Con la intención de examinar el estado de la circulación interior de los virreinos del Perú y Nueva Granada, Cosío entró en contacto con Miguel de Santisteban, apoderado del Correo Mayor de Indias, con gran influencia en la corte virreinal de Nueva Granada, a través de Joaquín de Aróstegui y Escoto, que era Oidor de la Real Audiencia de Santa Fe. Este oidor fue el encargado de mediar entre ambas partes. El objetivo era que Santisteban presentara una extensa y detallada relación jurada a Cosío, en la que especificara los ingresos y gastos que hubiese generado el correo en Nueva Granada, así como la descripción de las rutas terrestres, sus tiempos establecidos y las demoras ocasionadas en el giro postal⁷⁰⁶. En términos burocráticos, la prolijidad del documento apunta a que, con el Correo Mayor, en este caso con su apoderado, ya existía una organización y burocratización del sistema postal en algunos espacios indios gracias a la labor de sus agentes postales.

⁷⁰⁶ En este documento del 28 de enero de 1766 se señalaban pormenorizadamente las cuentas presentadas, desde el 16 de julio de 1750, fecha en la que el virrey Pizarro estableció los correos en Nueva Granada, hasta el 22 de abril de 1758; así como los itinerarios postales, los sueldos de los administradores de correos de cada estafeta, los obstáculos que se presentaban en la demora de las carreras postales y un índice de los instrumentos relacionado con el correo que poseía Santisteban. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 1, Documento 5, 1764-1765.

El comisionado Pedro Antonio de Cosío elaboró exhaustivos informes del funcionamiento del correo terrestre por el interior neogranadino. En ellos, protestaba contra los excesos que cometían los apoderados del conde del Castillejo, que afectaban al giro postal, produciendo grandes demoras en la ruta que iba desde Cartagena hasta Perú por vías interiores⁷⁰⁷. Principalmente se quejaba de que estos apoderados usaban como chasquis⁷⁰⁸, esto es, como conductores de correo a pie, a sujetos indignos para la ruta postal “que asen lo que quieren y entregan las cartas con la seguridad y prontitud que desea el zitado apoderado”⁷⁰⁹, agregando el mucho retraso que producían tales inconvenientes; además de exponer otros excesos que cometía el conde de Castillejo, como la apertura de pliegos y el abuso de poder.

En las distintas diligencias que el comisionado Cosío envió a las autoridades peninsulares sobre los valores de oficio de Correo Mayor, llegó a la conclusión de que el privilegio expedido a favor de la familia Galíndez de Carvajal sólo se aplicaba al propio oficio de correos y no a las estafetas, lo que le daba libre facultad a la Corona para incorporar este oficio. Además, incidía en la decadencia en la que se encontraba el correo interior y la conveniencia pública de que se ejecutase la anexión⁷¹⁰.

Durante los años siguientes, de 1766 a 1768, se sucedieron en la Corte las diligencias, autos, consultas y reales deliberaciones para su incorporación. Para ello, la Corona tuvo que tramitar prolongadas negociaciones para conseguir su objetivo. Tras establecer un pacto, no exento de litigios y reclamaciones por ambas partes, el 23 de septiembre de 1768, el conde de Castillejo otorgó la correspondiente escritura de renuncia, transacción y cesión perpetua a la Corona del oficio de Correo Mayor de las Indias con todos los derechos, exenciones y prerrogativas de las que gozaba su casa, que debía entrar en práctica el 1 de julio de 1769, fecha en la cual comenzarían a administrarse

⁷⁰⁷ “Con atención el giro de los correos desordenes introducidos en su carrera por el poco respecto con que se miran las correspondencias marítimas y terrestres de Santa Fe a Lima y con especialidad en toda la jurisdicción del virreinato de Santa Fe o Reino de Nueva Granada”. A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁷⁰⁸ Los chasquis eran los hombres que transportaban el correo a pie. Normalmente eran indígenas los que realizaban esta labor. Esta tradición de los chasquis viene desde tiempo atrás, pues ya los incas le dieron al servicio postal el nivel de una institución organizada en la que los chasquis formaban parte fundamental de ella. En ese contexto inca, los chasquis “tenían sus casillas o postas construidas en la parte alta del terreno, al lado de los caminos, para ver más fácilmente el rumbo que traía el mensajero, que voceaba o tocaba una cornetilla o caracola cuando llegaba a la vista de la casilla, para que se apercibiese el chasqui que tenía que tomar el relevo y saliera rápidamente a su encuentro a recibir el mensaje”. GUTIÉRREZ ÁLVAREZ, Secundino José. *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril*. Madrid: Fundación Mapfre, 1993, p. 322.

⁷⁰⁹ A.G.I., *Correos*, 69 A. Ramo 2, Número 1.

⁷¹⁰ A.G.I., *Correos*, 484 A, Número 1.

los correos por cuenta de la Real Hacienda⁷¹¹. A cambio, el conde de Castillo tendría que recibir una recompensa pecuniaria y diferentes privilegios y rentas en concepto de indemnización, de los cuales el más destacado era el tratamiento como Grande de España⁷¹²; y, años más tarde, en 1780, se le concedió el título nobiliario de Duque de San Carlos para él y sus herederos⁷¹³ (imagen nº 19).

Madrid 23 de Mayo.
POr nueva gracia ha venido el Rey en que al Conde del Castillejo se le expida el Despacho de la Grandeza que le ha concedido S.M. con título de Duque de S.Carlos, y en que los primogénitos de su casa puedan usar del título de Condes de Castillejo.

Imagen nº 19: *Gaceta de Madrid*, nº 41, del 23 de mayo de 1780, páginas 363-364. Fuente: Boletín Oficial del Estado. Disponible en <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1780/041/A00363-00364.pdf>

(Consultado el 11 de julio de 2018).

Tras este complejo proceso administrativo y judicial, en el cual se palpaba el interés de la Corona en reducir los márgenes de autonomía de los Correos Mayores, se produjo la abolición de estos agentes en los espacios indianos y, por tanto, la incorporación definitiva de estos oficios a la monarquía hispánica. En esta cesión no sólo se comprendieron los correos del Perú y Nueva Granada, sino también el derecho de la Corona sobre el resto de los oficios americanos que correspondían a la casa Galíndez de Carvajal. La formalización de dicho traspaso se concretó con las consiguientes Reales Cédulas expedidas el 13 y 16 de octubre de 1768. Estos documentos que supusieron el fin a doscientos cincuenta y cuatro años de concesión de la Corona a la familia Carvajal como representante del correo en América, y la apertura hacia una nueva vía de

⁷¹¹ El 10 de agosto de 1768, para efectuar la renuncia y cesión del oficio de Correo Mayor de las Indias, el conde de Castillejo propuso 15 condiciones a la Corona en las cuales figuraban distintas prerrogativas y ventajas para él. La junta examinó estas condiciones y estimó conveniente que el rey aceptase la propuesta de cesión, cuyo dictamen comunicó a la Corona el 30 de agosto de 1768. De manera que, finalmente, el gobierno le concedió los 15 artículos que propuso Fermín Carvajal y Vargas. Entre ellos se destaca la concesión a él y a sus sucesores de los honores y tratamientos de Grande de España. A.G.I., *Correos*, 451 B; y, A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 1, Documento 61, 1768.

⁷¹² Al habérsele concedido el honor de gozar con el título de grandeza de España, Fermín Carvajal y Vargas tuvo que trasladarse a España debido a que “no habiendo ejemplar de que resida en Indias avecindado permanentemente ningún grande”. A.C.C., 14-17.

⁷¹³ Fermín Carvajal y Vargas, ya como duque de San Carlos, solicitó el 25 de noviembre de 1787, el cumplimiento efectivo de ciertos artículos pactados con la Corona en la escritura de cesión del oficio del Correo Mayor. Esta solicitud refleja qué algunas de las provisiones prometidas por la Corona no fueron cumplidas, como, por ejemplo, el auxilio de la regalía hereditaria del Correo Mayor de Indias a algunos de sus familiares. *Ibidem*.

organización postal en las Indias manejada por la Corona, pasando de la patrimonialización a la institucionalización de este cargo.

A partir de ese momento, la ambición de la Corona de monopolizar el correo marítimo y terrestre se hizo efectiva en la teoría. Una vez en su poder, podría legislar en todas las partes de las Indias Occidentales y recaudar lo máximo posible en sus Cajas Reales, obteniendo el mayor provecho. En la práctica, los empleados de correos serían los encargados del correcto funcionamiento del giro postal, por el interior americano, y de cobrar los portes de la correspondencia. Autoridades locales y empleados de correos elaboraron informes sobre el método puntual que se debía de ejecutar para el manejo de los correos terrestres⁷¹⁴.

Esta integración de ambos sistemas postales en manos de la Corona tuvo consecuencias en la reorganización postal. Una de las primeras medidas fue la de mantener a los tenientes de correo del conde de Castillejo en algunos parajes debido a la incapacidad de nombrar rápidamente administradores de correos en todas las partes de América. Estos sujetos, que ejercían sus labores en las oficinas postales, tendrían que recaudar el producto de la correspondencia, géneros y encomiendas que transitaran por el servicio postal y depositarlo en las Cajas Reales⁷¹⁵. Mientras tanto, las instancias superiores de correos establecerían una forma metódica y activa para las conducciones de la correspondencia terrestre a través del estudio de informes de distintos agentes.

La circulación de las órdenes a América, con el propósito de que los proyectos de reforma creados desde la península tuvieran su aplicación, fue uno de los principales flujos de intercambio postal entre España y sus dominios americanos. Por tal razón, el Marqués de Grimaldi envió a las autoridades virreinales de Perú y Nueva Granada, a los gobernadores de las provincias de dichos virreinos y a los empleados de correos de sus estafetas las disposiciones sobre la incorporación a la Corona del oficio de Correo Mayor de Indias, para que hicieran las gestiones necesarias para el cumplimiento de la normativa⁷¹⁶. Este hecho refleja cómo el correo se convertía en mecanismo de difusión esencial para garantizar la visibilidad de la reforma y su aplicación en el territorio americano.

⁷¹⁴ A.G.N.C., *Colonial, Correos, Venezuela*, Tomo 1, Documento 6, 1769.

⁷¹⁵ A.G.N.C., *Miscelánea – Correos*, Tomo 67, Documento 63, 1768.

⁷¹⁶ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 3, Documento 6.

Las noticias de esta cesión llegaron a la estafeta de Cartagena de Indias a comienzos de 1769, iniciándose así los preparativos para la incorporación del correo terrestre a dicha oficina de correos. En estos trámites también participó el gobierno cartagenero, debido a que su gobernador, Fernando Morillo, era juez subdelegado de la Renta. Por lo tanto, el gobernador mandó a Esteban Pupo, teniente del conde de Castillejo, que le presentara las escrituras del arrendamiento y le diera una puntual descripción de los pertrechos que tenía para la servidumbre de su oficio “a fin de reconocer si conviene que el todo o parte de ellos se apliquen al servicio de la Renta”⁷¹⁷. Cabe señalar que Esteban Pupo pasó de ser teniente del correo terrestre, cuando era poseedor el conde del Puerto y Castillejo, a administrador de correos de Mompox, una de las ciudades más relevantes del ámbito neogranadino, por nombramiento del administrador postal de Cartagena de Indias Antonio Calderón, con quien guardaba una estrecha relación, manifestando la tupida red que existía entre agentes postales, que habían sido tenientes de correos, que se extendía por todo el espacio de la Nueva Granada.

Por consiguiente, a partir de 1769, en la administración de correos de Cartagena de Indias, como en muchas otras del territorio americano, se manejó tanto la correspondencia de mar como la de tierra, aunque en un contexto colmado de conflictividad y rivalidad por el manejo postal.

4.2.2. ENFRENTAMIENTOS Y EQUILIBRIOS ENTRE LOS DISTINTOS AGENTES

A pesar de sus ansias de pretender ser un gobierno uniforme y centralizado, la monarquía hispánica bajo los Borbones continuaba siendo un imperio negociado en el que la sociedad local era una fuerza motriz en la formación y consolidación del estado borbónico, debido a su capacidad de oponerse y explotar al estado para sus propios fines, y de integrarse en amplios marcos políticos⁷¹⁸. De hecho, esta negociación que se producía en la aplicación de los proyectos reformistas sobre el terreno constituía un elemento de autonomía de la acción local. El juego de negociar posiciones entre los

⁷¹⁷ A.G.I., *Correos*, 69 A. Ramo 3, Número 2, 1768.

⁷¹⁸ GREENE, Jack P. *Negotiated Authorities. Essays in Colonial Political and Constitutional History*. Charlottesville: University Press of Virginia, 1994, p. 6

distintos agentes del imperio se desarrolló en distintas escalas que interactuaban de forma continua en los planos local y global hasta llegar a espacios acordados. Estos procesos de negociación eran una de las combinaciones esenciales de cualquier gobierno. En los últimos años se ha enfatizado este enfoque e, incluso, se ha ido un paso más allá con el uso de la palabra “colaboración” que implica asumir que había instituciones y élites que compartían los mismos objetivos, se apoyaban y retroalimentaban⁷¹⁹.

Estos aspectos se observan de modo especial en las figuras de los agentes de correos quienes poseían un *habitus*⁷²⁰, siguiendo la línea interpretativa de Arndt Brendecke y María Ángeles Martín Romera, esto es, unas pautas de comportamientos que les hacían adecuados para el cargo, les identificaban con los rasgos propios de estos empleos y les proporcionaban una serie de herramientas de negociación y conflicto que facilitaban su ejercicio dentro de unos marcos prácticos⁷²¹.

En este sentido, la administración de correos de Cartagena de Indias constituye un excelente observatorio que nos sirve para enmarcar este complejo proceso de negociación y conflicto, que se desarrolló dentro de los márgenes del imperio de un espacio local, ubicado en un contexto global de imperios negociados, ya que abrió espacios de negociación y adaptación de las iniciativas reformistas. En este sentido, los empleados de correos negociaron y disputaron los espacios de poder locales en busca de la aplicación del servicio postal, y de sus propios intereses.

“Todos siendo de esos reynos, pasan a estos a buscar mejor subsistencia, y comodidad, y los naturales por su carácter desidioso, e inaplicados a semejantes destinos, ni los solicitan, ni los quieren”⁷²². Esta afirmación del comisionado José Antonio Pando hace referencia a cómo la política borbónica, de enviar funcionarios peninsulares a América para ocupar puestos en la administración, chocaba con las fuerzas e intereses locales. De ahí que la aplicación de la reforma postal en Cartagena de Indias provocase reacciones entre los distintos sectores sociales, que se veían afectados por la limitación de poder y control sobre la circulación de la información, que pretendía ejercer este

⁷¹⁹ TORRES-SÁNCHEZ, Rafael; BERTRAND, Michel; DUBET, Anne; y SOLBES FERRI, Sergio. “Dossier. La construcción de la Hacienda Hispánica (siglos XVII-XIX). El gobierno de la Hacienda”, *Espacio, tiempo y forma*, n° 30, 2017, p. 14.

⁷²⁰ El concepto de *habitus* fue acuñado por Pierre Bourdieu. En este sentido, véase, por ejemplo, BOURDIEU, Pierre. *El sentido práctico*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2007.

⁷²¹ BRENDECKE, Arndt y MARTÍN ROMERA, María Ángeles. “El Habitus del oficial real: ideal, percepción y ejercicio del cargo en la Monarquía Hispánica (siglos XV-XVIII)”, *Studia histórica. Historia Moderna*, vol. 39, n° 1, 2017, p. 34.

⁷²² A.G.I., *Correos*, 213 A.

proyecto postal. Tales fuerzas se opusieron a la reforma postal en Cartagena debido a que para ellas suponía una clara amenaza, ya que obstaculizaba la obtención de sus propios intereses y aminoraba la autonomía con la que contaban sus manejos cotidianos. De manera que se producían enfrentamientos constantes entre los administradores imperiales, que ansiaban el control, y los actores locales que pretendían una autonomía mayor para conducir sus asuntos. Aunque realmente todos ellos ambicionaban su propia autonomía y, por ello, existía una cooperación entre estos agentes de la Corona y las fuerzas locales.

Este hecho se agravó en los primeros años debido a la llegada de peninsulares a la ciudad cartagenera, con el encargo de ponerse al frente de la administración de correos, lo que implicó una respuesta inmediata de las fuerzas locales. Este fue el caso del enfrentamiento que mantuvo el primer administrador de correos, Roque de Aguión y Andrade, con un sargento oficial de la marina, por el transporte de los pliegos en las embarcaciones con destino a la península⁷²³. Además de estos implicados, en este lance intervinieron mandos militares y el gobernador de Cartagena contra el propio administrador que fue incluso detenido y que, finalmente, por decisión de los altos mandos peninsulares y para no generar más conflictos con las autoridades locales, fue apartado de dicha administración y destinado a otro lugar de la península⁷²⁴. Esta decisión seguía las directrices de la administración pública de que un agente podía ser suspendido en su oficio por no haber cumplido sus obligaciones, por su falta de cuidado e idoneidad, por haber cometido una falta grave, o por haber generado un conflicto con las autoridades locales, como sucedió aquí con el propio Aguión y Andrade. En este último caso, como podemos observar, el cese no implicaba necesariamente una ruptura total con el vínculo de empleo de la renta de correos, sino que pretendía colocar en otro puesto equivalente.

⁷²³ En la documentación hallada en el Archivo General de Indias se expone pormenorizadamente el enfrentamiento en los autos formados sobre este suceso donde declararon, además de los implicados, sujetos de distinta índole y profesión, como fueron, marinos y militares, como la tripulación de la embarcación comprendida en este lance, la fragata la Palas, específicamente su capitán y el primer contramaestre, y un sargento del Batallón de Marina; individuos del comercio español residentes en Cartagena de Indias; y, empleados de la oficina de correos, como el oficial mayor interventor y el teniente del correo terrestre. El gobernador de Cartagena de Indias y el teniente de gobernador y auditor de guerra de Cartagena de Indias fueron los encargados de establecer la sentencia de este lance en contra del administrador de correos, de quien el gobernador decía que “no es el adecuado en estos momentos para su puesto debido a su carácter intratable e insufrible que tiene últimamente y por la falta de obediencia y subordinación con el propio gobernador”. A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁷²⁴ *Ibidem*.

“En una palabra estoy en Indias y esto basta. Todo lo quieren judicial y todo lo quieren como lo quieren. Vuestras señorías verán por ella lo atento y lo político que anduve con todos y nada bastó para contenerlos”⁷²⁵. Con estas palabras Roque Aguión y Andrade reflejaba la percepción que tenían los funcionarios peninsulares en Indias sobre la fuerza y la autonomía de la que gozaban los poderes locales, a pesar de los esfuerzos de la Corona por erradicarlos. Por otra parte, la resolución del conflicto, que consistió en apartar al administrador postal enviado a Cartagena de Indias por la Corona, a pesar de la insistencia de dicho empleado en que el lance se definiera a su favor⁷²⁶, refuerza la afirmación de la soberanía disfrutada por los agentes locales, y la obligación que tenía el gobierno peninsular de negociar con estas fuerzas para mantener el equilibrio y el pacto colonial en América, aunque ello significara revocar sus propias propuestas y medidas reformistas.

Al mismo tiempo, se producían continuas rencillas y disputas en el seno de la propia administración de correos entre los distintos empleados, quienes se acusaban unos a otros de mala praxis en el manejo postal⁷²⁷. Uno de los agentes de correos que emitió profundas protestas fue el teniente del Correo Mayor, Antonio Calderón, quien logró su propósito de ocupar el cargo de administrador postal en el año 1767, tras la suspensión de Roque de Aguión y Andrade y la renuncia de Manuel Valbuena. Ello evidencia cómo antiguos dependientes del Correo Mayor, autorizados por la propia Corona, acabaron apropiándose de la nueva función de administradores de correos. Igualmente, este caso refleja cómo en tan solo dos años los poderes locales y las condiciones particulares del territorio americano habían vencido a los funcionarios peninsulares, que se habían trasladado de España a América para ocupar sus empleos en la administración de correos de Cartagena de Indias.

La actitud de Calderón le llevó a tener enfrentamientos con actores dispares de las distintas esferas de la sociedad cartagenera como marineros, militares, comerciantes y, especialmente, con altos mandos gubernamentales, como fueron el gobernador y el virrey, quienes querían gozar de una preeminencia en materia de la distribución postal y,

⁷²⁵ *Ibidem*.

⁷²⁶ “Espero que vuestras señorías con su acostumbrada reflexión se harán cargo de un todo y se servirán providenciar en mi favor y en el de la Renta lo que su justificación halle por más acertado para atajar estos inconvenientes tan perniciosos a los empleados en estos países por la distancia del recurso de ahí”. *Ibidem*.

⁷²⁷ La documentación constata que eran constantes las quejas que se promulgaban entre los distintos dependientes de la renta de correos de Cartagena de Indias. *Ibidem*.

por esta cuestión, chocaban con la gestión del administrador. Además, la sociedad cartagenera no estaba aislada de lo que ocurría en la oficina de correos y promulgaba quejas contra algunos empleados.

En este contexto de descontento participaron las autoridades de la ciudad, como fue el caso del gobernador que, en 1769, se quejó de la conducta y la falta de respeto de Calderón. A esta queja se sumaron más protestas de gente de la ciudad e incluso del virrey, con el que Calderón ya había protagonizado un enfrentamiento años antes. Esto le llevó a ser recriminado una y otra vez hasta que finalmente fue cesado de su puesto de administrador en mayo de 1770. Aunque Antonio Calderón no fue un peninsular que venía a ocupar un puesto administrativo en América, sino que fue un vecino de Cartagena de Indias, ya enraizado en la sociedad cartagenera, se vio involucrado en algunas complicaciones que le llevaron a enfrentarse con algunos miembros del cuerpo marítimo, debido a diversas irregularidades, como los excesos producidos por los guardacostas de las embarcaciones de correos, al permitir que salieran balandras sin avisar a la administración. La Dirección General de Correos de Madrid, lejos de auxiliarle en este problema, le amonestó por su actuación de oposición con la marina, y porque no contaba con el gobernador de la plaza, que era el subdelegado de la renta de correos y, por lo tanto, a quien tenía que informar de todo⁷²⁸.

Estos lances son factores de indicación que en la administración de correos de Cartagena de Indias se solía producir un choque de intereses entre los distintos actores peninsulares y locales en relación con la circulación de la información. Esto se debía a que los empleados de la renta de correos, propuestos en la administración cartagenera por la Corona, se fueron convirtiendo en una élite cada vez más influyente debido al acceso a la información que poseían y el poder que ello propiciaba. Ello generaba un entramado de rechazos y colaboraciones entre los diferentes agentes en el aparato de comunicaciones del imperio hispánico, lo que demuestra la importancia de la información y el poder que ésta representaba en el gobierno imperial⁷²⁹. Además, todo ello pone de relieve que las reformas impulsadas por la monarquía para asumir el pretendido control directo del correo, colisionaron con limitaciones que entorpecieron el buen manejo del sistema postal

⁷²⁸ *Ibidem*.

⁷²⁹ GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Nelson. “Correos y comunicación escrita en la América colonial: esquemas de distribución de la correspondencia oficial (1514-1768)”, *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, vol. 52, n° 1, 2015, pp. 37-64.

oficial, donde los agentes manejaban un complejo juego de poder que combinaba el ámbito público y el particular⁷³⁰.

La corrupción era frecuente entre los agentes de la administración, tanto en la península como en América, y revestía distintas formas debido a que las posibilidades de enriquecimiento ilícito se movían al compás de sus intereses, vínculos y atribuciones. Las circunstancias intrínsecas de las Indias, como sus vastas distancias con la península como pretendido centro de poder, tendían a favorecer las conductas irregulares de los agentes gubernamentales⁷³¹. En este caso, el comercio ilícito era una práctica frecuente en la ciudad cartagenera⁷³². Es más, este puerto era un semillero de la actividad ilegal, a pesar de la presencia de numerosas autoridades, de una gran guarnición militar y de ser sede mercantil⁷³³. De hecho, el contrabando supuso uno de los principales medios de articulación económica y política entre la costa neogranadina y el Caribe.

El contrabando revelaba la vitalidad comercial que existía en esta urbe fuera de los marcos normativos del monopolio gaditano, a través de las conexiones directas que existían entre Cartagena de Indias y otros imperios, como el británico, el francés o el holandés, que definieron la identidad de la propia ciudad y su *hinterland*, y reforzaron los enlaces con la economía colonial global⁷³⁴. Su existencia estaba asociada al funcionamiento del aparato burocrático-comercial que establecía un estrecho vínculo entre administración y comercio, puesto que la colaboración entre mercaderes y autoridades en los tratos comerciales era bastante usual y se fijaba a través de redes de clientelismo entre ellos⁷³⁵. Entendido el clientelismo, como analiza Pilar Ponce Leiva, como un prototipo de vínculo vertical a través del cual se establecía una conexión entre

⁷³⁰ PITA PICO, Roger. “Amenazas a la fidelidad, seguridad y confianza Real: el servicio de correo interno en el Nuevo Reino de Granada tras las reformas de Pando, 1764-1810”, *Memoria y Sociedad*, vol. 20 n° 40, 2015, pp. 239-240.

⁷³¹ MARILUZ URQUIJO, José María y TAU ANZOÁTEGUI, Víctor. *El agente de la administración pública en Indias*. Buenos Aires: Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano, 1998, pp. 385-386.

⁷³² “El contrabando está detrás del carácter que toman las labores de la tierra, de las grandes fortunas, del poder de las élites, del desarrollo urbano y de la constitución misma de un modo de vida y de unos valores”. MÚNERA, Alfonso. “Ilegalidad y frontera, 1700-1800”, en *Historia económica y social del Caribe Colombiano*. Bogotá / Barranquilla: Ediciones Uninorte / Ecoe Ediciones, 1994, pp.112-113.

⁷³³ GRAHN, Lance. *The Political Economy of Smuggling. Regional informal economies in Early Bourbon New Granada*. Colorado: WestviewPress, 1997, p. 5.

⁷³⁴ *Ibidem*, pp. 189-195.

⁷³⁵ MOUTOUKÍAS, Zacarías. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988, p. 18; LAURENT, Muriel. “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando. Reflexiones sobre el comercio ilícito en el contexto colonial”, *Historia crítica*, n° 25, 2003, p. 14.

los agentes que ostentaban el poder y las capas inferiores de la sociedad mediante unas pautas de comportamiento, intercambios y obligaciones, bajo parámetros de dominación y dependencia⁷³⁶.

El contrabando era una práctica que afectaba a todos los ámbitos y esferas del poder, entre ellas, las instituciones hispanoamericanas implantadas en América, tal y como fue el caso de la administración de correos, foco de corrupción de los propios empleados postales. En este organismo era habitual la relación que había entre empleados de correos y comerciantes, con el fin de realizar intercambios mercantiles al margen de las regulaciones que pretendían paliarlas. Dentro de esta visión, de un contrabando normalizado y una participación y cooperación de los agentes de la Corona, se acentuaron las paradojas del accionar político del imperio hispánico.

Uno de los ejemplos más destacados se encuentra en el administrador de correos José Flores Longoria, quién ejerció dicho puesto desde 1770 hasta 1779. En ese año fue suspendido de su empleo y enviado a prisión⁷³⁷, de la que se fugó un mes después, acusado de contrabando: “con motivo de habersele cogido en Santa Marta un barco con que negociaba ilícitamente en las colonias extranjeras”⁷³⁸. Este comercio ilícito era algo que realizaba habitualmente, pues solía comerciar en la propia oficina de correos donde guardaba algunos géneros⁷³⁹. En este punto, cabe señalar que Santa Marta fue uno de los

⁷³⁶ PONCE LEIVA, Pilar. “Versatilidad social y poderes múltiples en la América colonial”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2007. Disponible en: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/3231> (consultado el 3 de septiembre de 2018).

⁷³⁷ En el embargo de los bienes que hicieron las autoridades gubernamentales a José Flores Longoria, podemos constatar la gran cantidad de géneros que poseía este administrador de correos: casa de madera enea y barro, 8 piezas de esclavos, 4 burros, 16 caballos 10 sillas, 2 mesas, 1 tinajero; una casa de barro, madera y enea; otra casa de barro; 65 vacas, 32 toros, 13 novillos, 23 novillos; corrales con más ganado bovino; más zambos y esclavos. Asimismo, en su vivienda además de ropa, muebles, y utensilios de la casa, hallaron oro en polvo que estaba en un papel. A.G.I., *Correos*, 70 B.

⁷³⁸ El auto estableció que el grave delito y criminalidad del principal sujeto, el administrador de correos de Cartagena de Indias, José Flores Longoria, por ser dueño de una balandra con la que dirigía comercio ilícito, debía ser castigado con ocho años de presidio en el Castillo de San Juan de Ulua, y el destierro perpetuo del reino de Nueva Granada. “Por esta causa formándola aquel gobernador y oficiales reales expidieron requisitorio a esta el 22 de julio de este año para la prisión, suspensión de empleo, y embargo de los bienes de dicho Longoria; quien, retirándose el mismo día a sagrado, se presentó al siguiente con papel de iglesia en uno de los Castillos de esta plaza, donde permaneció hasta el 21 en la noche del ynmediato agosto que escalando dicho castillo se huió”. *Ibidem*.

⁷³⁹ “Era un continuado afán el que traía con las compras, ventas, reventas, habilitaciones y embios de caldos, frutos y efectos al Reino, tierra adentro, provincias de Santa Marta, Río Hacha y Panamá, sin contar el trato seguido que llevaba con todas las yslas inmediatas”. *Ibidem*.

principales focos de contrabando y corrupción dentro del ámbito del *hinterland* de Cartagena de Indias⁷⁴⁰.

Estos funcionarios se dedicaban a este tipo de comercio ilícito por diversas razones, entre ellas, destacaba la cortedad de su sueldo que, incluso, a veces, no tenían una asignación regular, por lo que podían verse avocados a solicitar un préstamo de dinero para obtener las fianzas necesarias para el cargo. Vivir en una ciudad portuaria de gran relevancia como Cartagena de Indias suponía altos costes. Razón por la cual los empleados de correos solicitaban una y otra vez la subida de sus salarios, petición no siempre concedida por las autoridades peninsulares. Con referencia a estos elementos, en la época se admitía que los funcionarios de la Corona debían percibir un salario adecuado no sólo a razón de sus empleos, sino también para que no sucumbieran a posibles tentaciones⁷⁴¹. Ahora bien, en la práctica estos sueldos sólo suponían una parte de los ingresos de los agentes de correos, porque buscaban otras fuentes de ingresos económicos que no siempre eran legales. Por lo que el contrabando era para ellos una fuente de enriquecimiento personal⁷⁴². Esto es algo que reflejaba el propio personal de la administración de correos cartagenera quien decía,

“el espíritu dominante en estos países es el espíritu del tráfico. En él solo hace fortuna el que tiene fomento y el empleo de Administrador de Correos en esta plaza es visible; pero no pudiendo manejarse con su sueldo a proporción de su carácter y representación, se recurre a los arbitrios que con el tiempo perjudican al honor a la confianza y a la buena fe”⁷⁴³.

Idénticos argumentos manifestaba el oficial mayor interventor de la administración de correos de Santa Fe, quien, igualmente solicitaba una subida de salario,

“...que en estas partes el honor, respeto, y veneración de los dependientes del Rey, proviene de los sueldos con que puedan vivir con sosiego en el desempeño de sus destinos, sin depender de nadie, ni trampear con el mercader, ni otra persona; en lo que

⁷⁴⁰ Sobre el comercio ilícito en el *hinterland* cartagenero, véase GRAHN, Lance. *The Political Economy of Smuggling. Regional informal economies in Early Bourbon New Granada*. Colorado: WestviewPress, 1997, pp. 99-148.

⁷⁴¹ “Debe el Rey señalar y pagar competentes salarios a los empleados, dándoles toda franqueza, y obligándoles a el continuo trabajo”. AGUADO, Alejandro. *Política española para el más proporcionado remedio de nuestra monarquía*. Madrid: Pedro del Castillo, 1750, p. 287.

⁷⁴² REYES CÁRDENAS, Ana Catalina. “Corrupción, poder y abuso: el caso de los Capitanes a Guerra durante el tardío colonial en el Nuevo Reino de Granada”, *HISTORElo, Revista de Historia Regional y Local*, n° 9, 2013, p. 52.

⁷⁴³ A.G.I., *Correos*, 70 B.

se ejercitaran con detrimento de la Renta todos aquellos, que no alcansandoles el sueldo a la precisa manutención y decensia, necesitan arbitrar los medios que tendrán para concurrir el remedio de sus estrecheces y necesidades”⁷⁴⁴.

El caso de Longoria pone de relieve la conjugación de las estructuras administrativas y las actividades comerciales, y cómo estos agentes de la monarquía anteponían sus intereses locales a las disposiciones gubernamentales, creando coyunturas de interacciones, pugnas de poder y autonomías. A través de casos particulares, se evidenciaba también la relación intrínseca que existía entre la administración y el contrabando, y cómo distintos sectores de la sociedad cartagenera estaban interrelacionados porque, como afirma Sergio Serulnikov: “por más singular que aparezca la vida de una persona, el valor de examinarla radica en cómo se la hace funcionar como una alegoría de la cultura del todo”⁷⁴⁵. Por lo tanto, las actividades mercantiles ilícitas salpicaban a cualquier empleado de correos⁷⁴⁶, a veces con la permisión de las autoridades pues las penas no lograban erradicar los fraudes que se producían de forma reiterada en las distintas escalas del organismo postal.

En consecuencia, observamos cómo las autoridades, destacando especialmente a gobernadores y empleados de las Aduanas y, también, a funcionarios, no sólo toleraron el contrabando, como ocurría con las arribadas fraudulentas, sino que incluso participaban de él⁷⁴⁷. Esto demuestra la asociación de intereses que había entre los distintos agentes y como existió una alianza entre funcionarios y comerciantes que aseguró el éxito de una actividad comercial no autorizada por la Corona, en la cual todos los sectores de la sociedad eran partícipes. Tal y como se evidencia en la carta del militar cartagenero, Antonio de Narváez y Latorre, al virrey de Nueva Granada, Manuel Antonio de Flores, en 1778,

“Que la embarcación en que venga el sujeto en quien se hallen estas señas no ha de ser detenida ni registrada, aunque se sepa lleva cosas de contrabando, sino dejarla ir

⁷⁴⁴ A.G.I., *Correos*, 213 A.

⁷⁴⁵ SERULNIKOV, Sergio. “Lo muy micro y lo muy macro – o cómo escribir la biografía de un funcionario colonial del siglo XVIII”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2014. Disponible en: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/66758> (consultado el 28 de junio de 2018).

⁷⁴⁶ Los marineros destinados en los paquebotes también se solían dedicar a traficar con diferentes géneros de forma ilícita. VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel. “Servir en los buques correos: oportunidades laborales en A Coruña (1764-1802)”, en *Identidades urbanas en la monarquía hispánica (siglos XVI-XVIII)*. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, Servizo de Publicacións e Intercambio Científico, 2015, pp. 233-234.

⁷⁴⁷ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 1, Documento 10, 1751-1796.

libremente cuando quisiere, advirtiéndome últimamente v.e. el riguroso sigilo que debo guardar sobre este asunto cuidando de que esta carta no sea vista ni traslucida alguna de sus especies por persona alguna”⁷⁴⁸.

Por tanto, el incumplimiento de normas y leyes no se ciñó sólo a la burocracia, sino que se extendía al público en general que era partícipe de estas actividades clandestinas⁷⁴⁹. Estas relaciones de poder estaban ligadas a la captación de recursos económicos para aumentar la riqueza, la posición social y, en definitiva, obtener poder en el seno de la sociedad cartagenera.

La corrupción cobraba amplias magnitudes en el seno de la sociedad colonial moviéndose dentro del intercambio entre el mundo político-administrativo y el socioeconómico, inscribiéndose en una maraña de relaciones sociales adaptadas a las complejas realidades que caracterizaban el mundo hispanoamericano, que ponían en evidencia el juego político e institucional dentro de los cuales operaban numerosos intereses⁷⁵⁰. Esta corrupción estaba ligada a las redes personales que organizaban el funcionamiento de las jerarquías y el mando político, en el que los lazos de poder sobre los que se sustentaban estos negocios no autorizados, que se identificaban con autoridades locales y daban estabilidad a un sistema donde el contrabando era una práctica habitual⁷⁵¹. Ello generaba una organización estructurada informal de relaciones personales que potenciaba un sistema permanente de tensiones y aceptaciones, entre los distintos poderes en el que se sustentaba la monarquía hispánica, y que afectaba sobremanera a las esferas sociales, políticas y económicas de los imperios ultramarinos. Los empleados de correos participaban de lleno en esta corrupción y prácticas ilícitas en el imperio hispánico y en cualquier otro estado imperial. Tanto fue así que en Gran Bretaña existía una expresión corriente para señalar la deshonestidad de estos agentes de correos: “Crooked as a postmaster”⁷⁵².

⁷⁴⁸ MOUTOUKÍAS, Zacarías. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988, p. 114.

⁷⁴⁹ PIETSCHMANN, Horst. “Burocracia y corrupción en hispanoamérica colonial. Una aproximación tentativa”, *Nova América*, nº 5, 1982, p. 20.

⁷⁵⁰ BERTRAND, Michel. “Viejas preguntas, nuevos enfoques: la corrupción en la administración colonial española”, en *El poder del dinero. Ventas de cargos y honores en el Antiguo Régimen*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2011, pp. 59-61; y BERTRAND, Michel. “Penser la corruption”, *e-Spania*, 2013. Disponible en línea: <http://journals.openedition.org/e-spania/22807> (Consultado el 4 de septiembre de 2018).

⁷⁵¹ MOUTOUKÍAS, Zacarías. “Contrabando y sector externo en Hispanoamérica colonial”, en *Para una historia de América II. Los nudos (I)*. México: El Colegio de México, 1999, p. 193.

⁷⁵² ZILLIACUS, Laurin. *From pillar to post. The Troubled History of the Mail*. Londres: William BHeinemann LTD, 1956, p. 87.

Estos hechos tienen sus explicaciones en la imbricación entre lo político-administrativo y lo socioeconómico en la historia de una institución, como la de correos, mediante un juego generalizado de relaciones interpersonales encuadrado en un marco de configuraciones cambiantes⁷⁵³. Ello ilustra cómo los empleados de correos tejían sus propias redes de intereses, con múltiples agentes como mercaderes o autoridades, y cómo se aprovechaban de ellas para asegurar los intercambios de bienes y servicios, procurar solidaridad y ayuda en las necesidades y sustentar su identidad, posición y capital social⁷⁵⁴.

Pese a que las leyes reales ordenaban que “no pueda, ningún hermano, sobrino o pariente, del que manejase algún ramo de Real Hacienda, ser empleado en ella”⁷⁵⁵, era frecuente la existencia de lazos familiares en la renta de correos. Los vínculos familiares también formaron parte esencial de los entresijos del desarrollo de las administraciones de correos americanas de los imperios ultramarinos⁷⁵⁶, y, muchas veces, sus empleados consideraban que estas conexiones e influencias eran positivas para su mejor funcionamiento. De acuerdo con esta visión se observa cómo todavía en el siglo XVIII se conservaba el vigor de los lazos familiares que consideraban que los méritos y virtudes se transmitían por vía familiar⁷⁵⁷. Por lo tanto, en la práctica era normal que los dependientes de correos hicieran valer los servicios que habían prestado sus ascendentes, o parientes colaterales, a la Corona.

En este punto, hallamos casos como los de Mauricio Rivera y Carrasquilla, que era hijo del escribano principal de Cartagena de Indias, personaje relevante de dicha ciudad; José Martínez Viana, cuyo tío, Santiago Viana, era administrador de la renta de tabaco de Cartagena de Indias y, también, amigo del administrador Longoria; o Tomás Alonso Carriazo, sobrino del comerciante gaditano de la Carrera de Indias, Lorenzo Alonso

⁷⁵³ CASTELLANO, Juan Luis; DEDIEU, Jean-Pierre; y LÓPEZ-CORDÓN, María Victoria. *La pluma, la mitra y la espada: estudios de historia institucional en la Edad moderna*. Madrid: Marcial Pons Historia, 2000, pp. 24-30.

⁷⁵⁴ IMÍZCOZ BEUNZA, José María. “Familia y redes sociales en la España Moderna”, en *La familia en la Historia*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2009, p. 135.

⁷⁵⁵ A.G.I., *Correos*, 70 A.

⁷⁵⁶ En el servicio postal británico las conexiones familiares suponían vínculos de gran envergadura para ejercer el oficio postal. Esto ocurría en Falmouth, uno de los puertos más relevantes de distribución del correo, en el que, desde 1723 y hasta 1785, la agencia postal descendía de una única familia. Además de que se producían matrimonios entre los oficiales de los paquebotes y las familiares locales, incluyendo oficiales y comerciantes del área de Falmouth. BECK, John. *A history of the Falmouth packet service, 1689-1850: the British overseas postal service*. Exeter: South West Maritime History Society, 2009, p. 15.

⁷⁵⁷ MARILUZ URQUIJO, José María y TAU ANZOÁTEGUI, Víctor. *El agente de la administración pública en Indias*. Buenos Aires: Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano, 1998, pp. 49-50.

Carriazo, también amigo del administrador Longoria. Debido a que Longoria se había beneficiado de los favores y contactos de Santiago Viana y Lorenzo Alonso Carriazo “porque quando vino de esos Reynos, fue sin acomodo, ni dinero alguno, y hallo todo asilo, en ellos, para la avilitacion, no solo, de poner su casa, y recibir su muger, sino también para poder, ir adelantando, y para ello, le suplieron, cierta suma de dinero”⁷⁵⁸; era menester devolverles el favor colocando a sus sobrinos en la administración de correos de Cartagena de Indias. Por tal razón, cuando Longoria accedió al puesto de administrador de Cartagena de Indias, nombró a Tomás Alonso Carriazo como oficial mayor interventor y a José Martínez Viana como oficial segundo de la estafeta cartagenera. Otras muestras fueron, por ejemplo, la del administrador de correos Joaquín García Castañón, administrador de correos de Panamá, que era primo de Mauricio Rivera y Carrasquilla, quien ocupó los cargos de oficial mayor interventor de correos de Cartagena de Indias y administrador principal de Portobelo y sobrino del administrador Longoria. Asimismo, estos empleados de la renta de correos insistían en colocar a sus familiares en puesto de la mencionada renta, aunque esto no siempre era aprobado por los altos cargos postales⁷⁵⁹. Estos casos evidencian la existencia de un entramado de redes en la renta de correos plagado de intereses de los distintos agentes.

Las redes clientelares también promovieron a algunos actores sociales a ocupar puestos en la renta de correos, como sucedió con el propio Longoria quien, por recomendación del Director de la Renta de Correos, Lázaro Fernández Ángulo, con quien tenía una estrecha relación, obtuvo la de administrador de correos en Cartagena de Indias, una de las principales oficinas americanas. Este sistema de patronazgo también era común en el imperio británico. Un ejemplo de ello lo tenemos en la exaltación del patronazgo de Benjamin Franklin, administrador general de correos de América, quien usó su posición para entablar asociaciones familiares, clientelares y de negocios en la administración de correos⁷⁶⁰. Este hecho demuestra cómo la estructura oficial de correos británica se asemejaba a la hispánica, en algunas cuestiones prácticas del manejo postal.

⁷⁵⁸ A.G.I., *Correos*, 70 A.

⁷⁵⁹ Pedro de Arispe, administrador postal de Portobelo, solicitó que el puesto de oficial mayor interventor de dicha ciudad fuese ocupado por un sobrino suyo, a lo cual se negó su superior, el administrador de correos de Cartagena de Indias, quien consideraba que era “demasiado joven e inútil...y tan inmediato dependiente del administrador”. *Ibidem*.

⁷⁶⁰ Benjamin Franklin designó a numerosos familiares para ocupar distintos puestos en las oficinas postales. En este punto, se destaca el nombramiento de su hijo, William, como interventor de la estafeta de Filadelfia; el de William Dunlap, primo de la mujer de Franklin, como administrador de correos de Filadelfia, después de la muerte de su antecesor, que era el hermano del propio Franklin; y el de un primo de Franklin como

Otra de las características de los empleados de correos era la ocupación de varios empleos a la misma vez. Ejemplos de la acumulación de empleos fueron Antonio Calderón que, siendo administrador de correos de Cartagena de Indias, ocupó el puesto de ayudante mayor de las compañías de españoles de la misma plaza, además de mantener dos pulperías; Antonio Buenaventura Fernández de la Rosa, quien fue administrador de correos de Santa Marta, mientras era alcalde ordinario de dicha urbe; o Juan Díaz de Herrera, que ejercía de administrador postal de la estafeta de Santa Fe, a la misma vez que gestionaba las administraciones de Aduana, de Alcabalas, del papel sellado y del camellón. Por estas cuestiones algunos incluso decidían renunciar a su cargo postal. Fue el caso de Agustín de Gana, administrador de correos de Panamá, quien solicitó que se le relevase de este puesto debido al poco tiempo que le quedaba para atender al cargo de alcalde ordinario de Panamá. Estos ejemplos similares revelan cómo se entretrejan redes sociales más allá del empleo de correos, lo que proporcionaba importantes provechos particulares.

Un rasgo bastante común en los dependientes postales de la ciudad de Cartagena de Indias fue que la mayoría de ellos provenía de cargos militares, como fueron los casos de Antonio Calderón, que era ayudante mayor de las milicias⁷⁶¹; o Bernabé Antonio de Novoa, natural de Cartagena de Indias, quien había seguido una carrera militar, al igual que su padre, antes de incorporarse al servicio de la administración de correos⁷⁶². A veces ocurría lo contrario, es decir, que su empleo en la administración de correos le permitía desempeñar puestos militares, como sucedió con José Flores Longoria a quien se le nombró en 1777 como capitán de milicias del batallón de blancos de Cartagena de Indias⁷⁶³. Estos ejemplos ilustran la idea ya señalada de militarización de cargos públicos, es decir, el despliegue de oficiales militares en cargos administrativos y gubernamentales que se extendió en el siglo XVIII. Con respecto a este asunto, la bibliografía se ha

administrador en Boston. Sus lazos fueron más allá que los familiares y se rigieron por los negocios y las redes de poder. Franklin patrocinó a William Goddard como administrador de correos de Providencia. Este hecho supuso su consolidación en el servicio postal, al margen del oficial británico, durante la época de la revolución americana, denominado *Constitutional Post*. ADELMAN, Joseph M. “A Constitutional Conveyance of Intelligence, Public and Private: The Post Office, the Business of Printing, and the American Revolution”, *Enterprise and Society*, vol. 11, n° 4, 2010, pp. 715-716.

⁷⁶¹ A.G.N.C., *Colonia, Milicias y Marina*, Tomo 83, ff. 536-537.

⁷⁶² Bernabé Antonio de Novoa había sido cadete en la Primera Compañía del Real Cuerpo de Artillería en la plaza de Cartagena de Indias durante seis años, desde el 26 de junio de 1754 hasta el 24 de marzo de 1760. Seguidamente, se le ascendió a subteniente interino del dicho cuerpo, que ocupó hasta el 9 de enero de 1762, cuando fue promovido a cadete de dicho cuerpo militar hasta el 22 de agosto de 1769, cuando se retiró del servicio militar por enfermedad. A.G.I., *Correos*, 69 B.

⁷⁶³ A.G.N.C., *Colonia, Milicias y Marina*, Tomo 69, ff. 248-156.

focalizado a las altas instancias americanas, como virreyes o gobernadores⁷⁶⁴, pero en estos casos se refleja que también ocurría en cargos burocráticos de menor escala, como era el sistema postal. Es importante aclarar que esto no sólo se debía a la importancia de los militares en la sociedad borbónica y a la necesidad de premiar a los oficiales militares, sino que, tal y como explica Francisco Eissa-Barroso, pudo responder también a cambios en la forma de entender las funciones y tareas gubernamentales cuya implementación debía de ser ejecutiva y eficiente⁷⁶⁵.

Además, todos aquellos que ocupaban el cargo de administrador de correos, puesto más alto en la oficina postal, tenían la facultad de nombrar a los empleados de su estafeta, así como las de las agregadas; por lo tanto, desplegaban sus mandatos y potestades para colocar a los sujetos que más les convenían, y suspender a los que no les agradaban, según sus particulares intereses con el fin de fortalecer su posición en la administración postal. Estas circunstancias aumentaban las acusaciones y las rencillas entre los distintos empleados quienes luchaban por alcanzar sus intereses debido a su propio beneficio, y acrecentaba las disputas en el seno de la renta de correos⁷⁶⁶. En este contexto se puede observar la pugna que proseguía entre peninsulares y americanos. Por ejemplo, una vez ejecutado el cese del administrador de correos de Panamá, Longoria mandó que no se confiara en ningún vecino de allí para reemplazarle, porque en tal caso no habría progresos en la renta. Razón por la cual este administrador de correos propuso al sujeto que consideraba más idóneo por conocer bien los parajes⁷⁶⁷.

Como ha señalado Michel Bertrand, este tipo de deslices por parte los agentes de correos demuestran que las reformas encaminadas a erradicar el beneficio y promover la

⁷⁶⁴ MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. *Oficiales y soldados en el ejército de América*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1983; MARTIRÉ, Eduardo. “La militarización de la monarquía borbónica (¿Una monarquía militar?)”, en *Congreso Internacional. El gobierno de un mundo. Virreinos y Audiencias en la América Hispánica*. Cuenca: Fundación del Pino, 2004; EISSA-BARROSO, Francisco. “Of experience, zeal, and selflessness: Military officers as viceroys in Early Eighteenth Century Spanish America”, *The Americas*, vol. 68, n° 3, 2012, pp. 317-345; EISSA-BARROSO, Francisco. “Having Served in the Troops: The Appointment of Military Officers as Provincial Governors in Early Eighteenth-Century Spanish America, 1700-1746”, *Colonial Latin American Historical Review*, vol. 1, n° 4, 2013, pp. 329-359.

⁷⁶⁵ EISSA-BARROSO, Francisco. “De corregimiento a gobierno político-militar: el gobierno de Veracruz y la “militarización” de cargos de gobierno en España e Indias durante los reinados de Felipe V”, *Relaciones*, n° 147, 2016, p.21.

⁷⁶⁶ Uno de los muchos ejemplos de estas rencillas lo hallamos en el caso de Bernabé Antonio de Novoa, oficial tercero de la administración de correos de Cartagena de Indias, quien envió una carta a los Directores de la Renta quejándose porque José Flores Longoria, el administrador de dicha estafeta, lo había despedido sin razón. El mencionado Novoa aprovechó esta misiva para quejarse del administrador Longoria de quien decía que “ningún hombre de honor y de vergüenza puede en la realidad estar subordinado al mencionado Longoria, por ingenio quimérico”. A.G.I., *Correos*, 70 A.

⁷⁶⁷ *Ibidem*.

profesionalización del personal realmente tuvieron un impacto limitado, ya que los poderes locales terminaban impregnando estas esferas con sus intereses y beneficios⁷⁶⁸. En este sentido la realidad observada revela la búsqueda de elementos mediadores como el mecanismo que entrecruzaba las redes de vínculos sociales que subyacían a las relaciones de cooperación y competencia entre los agentes de correos⁷⁶⁹.

La carrera profesional de estos dependientes postales implicó dotarles de estatus social, poder político y recursos económicos que, como hemos señalado, iban más allá del sueldo pues en la sociedad colonial, como nos dice Vázquez Varela, la identidad personal se fraguaba no tanto por el oficio que desempeñaban los actores, sino por el lugar que ocupaban en dicha sociedad, las redes sociales en las que se inscribían y los tipos de vínculos que entretejían⁷⁷⁰. La consolidación de la prestigiosa posición que tenían algunos de estos empleados de correos se evidencia en la consecución de la Orden de Carlos III, creada en 1771 para recompensar los servicios administrativos y militares al Estado⁷⁷¹.

En definitiva, estos agentes reflejaron la articulación de las implantaciones de ideas imperiales en terrenos locales, y las tensiones que éstas suscitaron, que no tenían por qué ser necesariamente entre peninsulares y americanos, sino más bien entre quienes se beneficiaban de las políticas metropolitanas y aquellos que veían peligrar sus intereses particulares. Ello generaba un entramado de rechazos y colaboraciones entre los diferentes agentes en el aparato de comunicaciones del imperio hispánico, que demostraba la importancia de la información y el poder que ésta representaba en el gobierno imperial⁷⁷². Algo que ya adelantó Campomanes quien advirtió, en agosto de 1764, que “los administradores no tendrán fuerza para contrarrestar el poder a unos superiores a quienes la distancia suele hacer despóticos”⁷⁷³. Esto refleja la dificultad que tenían los administradores para cumplir las normas peninsulares en Indias y las disputas y acuerdos que se producían en el entramado social de Cartagena donde los distintos

⁷⁶⁸ BERTRAND, Michel. *Grandeza y miseria del oficio. Los oficiales de la Real Hacienda de la Nueva España, siglos XVII y XVIII*. México: Fondo de Cultura Económica, 2013, pp. 515-517

⁷⁶⁹ MOUTOUKÍAS, Zacarías. “Negocios y redes sociales: modelo interpretativo a partir de un caso rioplatense (Siglo XVIII)”, *Caravelle. Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien*, n° 67, 1996, p. 52.

⁷⁷⁰ VÁZQUEZ VARELA, Ainara. “*De la primera sangre de este reino*”: las élites dirigentes de Santa Fe (1700-1750). Bogotá: Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, 2010, pp. 14-15.

⁷⁷¹ Para una perspectiva social de esta orden militar, véase MORETA MINUJOS, Jordi. “Los caballeros de Carlos III: aproximación social”, *Hispania*, n° 147-148, 1981, pp. 409-420.

⁷⁷² GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Nelson. “Correos y comunicación escrita en la América colonial: esquemas de distribución de la correspondencia oficial (1514-1768)”, *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, vol. 52, n° 1, 2015, pp. 59-64.

⁷⁷³ A.C.C., 47-21.

poderes luchaban por tener el dominio de la correspondencia. Esto afectaba sobremanera a la relación entre comunicación e imperio pues impedía el control de los estados imperiales sobre sus dominios coloniales, por lo que la comunicación ultramarina de los imperios deambulaba continuamente entre el señuelo del éxito y el espectro del fracaso.

Estas situaciones se produjeron también en otros imperios ultramarinos. En el británico, la pretendida implantación de un servicio postal americano tuvo que superar varios intentos frustrados, y numerosos obstáculos⁷⁷⁴. Esto se evidenció, en el caso del servicio postal en el interior de América, en las tentativas fallidas de personajes como Thomas Neale y Andrew Hamilton⁷⁷⁵, quienes tuvieron que enfrentarse sin éxito a las autoridades locales. Mientras que, en el caso del servicio de paquebotes entre Gran Bretaña y América, se reflejó en los proyectos de Edmund Dummer⁷⁷⁶, y William Warren⁷⁷⁷, quienes encontraron obstáculos, como, por ejemplo, el gran desembolso de capital en la adquisición de barcos, o incidentes como el naufragio o captura de los navíos, así como con la oposición de los mercaderes privados que encontraban en los paquebotes un nivel de supervisión metropolitana que la consideraban excesiva⁷⁷⁸.

En el imperio portugués, como ha visto José Damião Rodrigues, las distancias, las inercias y las resistencias locales funcionaban como factores de bloque de los proyectos

⁷⁷⁴ Desde 1650 en adelante las colonias británicas en América habían intentado regular el transporte de correspondencia oficial a través de autoridades locales, que proveían pequeñas iniciativas, generalmente separadas del sistema postal imperial de Inglaterra, que fueron dificultadas por discusiones políticas entre los distintos poderes. DIERKS, Konstantin. *In My Power Letter Writing and Communications in Early America*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2009, pp. 37-39.

⁷⁷⁵ La Corona británica le concedió a Thomas Neale una patente, es decir, una licencia exclusiva en 1692 para establecer un servicio postal en las colonias americanas en forma de monopolio postal. Neale nombró a Andrew Hamilton, comerciante escocés que residía en Nueva Jersey, donde fue nombrado gobernador de esa provincia en 1692, como su diputado en el continente americano. Hamilton fue el encargado de nombrar un administrador de correos en las ciudades principales de cada colonia. A la muerte de Neale en 1699, fuertemente endeudado, dejó su negocio postal a Hamilton y a West. Hamilton murió a los pocos años, en 1703, y su viuda tomó las riendas de la organización del correo en América junto con West, hasta que las autoridades estuvieron en contra de prorrogar la patente en manos particulares y, después de arduas negociaciones, la señora Hamilton y West vendieron el monopolio postal americano a la oficina postal británica. Véase STAFF, Frank. *The Transatlantic mail*. Lawrence: Quarterman Publications, 1980, p. 26.

⁷⁷⁶ “The War of the Spanish Succession ... the prospect of provoking war in the Caribbean for export to Europe was the first of a series of circumstances that would give Edmund Dummer his opportunity”. STEELE, Ian K. *English Atlantic, 1675-1740: An Exploration of Communication and Community*. New York: University of Oxford Press, 1986, p. 168.

⁷⁷⁷ Tras el intento de Dummer, William Warren, presentó una propuesta en 1709 para establecer un servicio de paquebotes mensuales entre Gran Bretaña y América. Sin embargo, este servicio no cumplió con la regularidad mensual que proponía, y entre 1710 y 1712 los paquebotes navegaron cada tres meses. Además, unos años después Warren fue puesto en prisión por graves problemas económicos. *Ibidem*, p. 187.

⁷⁷⁸ *Ibidem*, p. 188.

reformistas⁷⁷⁹. De manera que la implantación del sistema postal ultramarino encontró muchas resistencias tanto locales como peninsulares. Estas se produjeron en Portugal, entre los individuos que, hasta entonces, administraban el correo americano, donde incluso las disputas políticas dentro del propio Ministerio de Joao VI imposibilitaron la salida del primer navío a Brasil el 1 de enero de 1797, como contemplaban las instrucciones, y que al final zarpó el 1 de marzo de dicho año⁷⁸⁰. Por su parte, en la América portuguesa, había numerosas dificultades en algunas zonas debido a la oposición de los poderes locales y a los problemas que entrañaban las vastas distancias del territorio americano, que imposibilitaban la presencia de los administradores de correos en diversos sitios. En este sentido, Mayra Guapindaia, explica la recepción que tuvo la reforma postal en Brasil por parte de los gobernadores locales en las distintas capitanías, con dos posicionamientos bien distintos: por una parte, los que estaban de acuerdo con la intervención estatal en el servicio de correos para garantizar la máxima eficiencia en la distribución postal tanto marítima como terrestre; y, por otra, los opositores, que creían que una autorregulación de la comunicación postal por las estructuras de comercio, sin la intromisión del gobierno, era lo más adecuado⁷⁸¹. En este marco cabe resaltar que, en la reforma de correos en el imperio portugués, se proponía que las administraciones de correos de Brasil fuesen gestionadas por actores locales, tales como mercaderes u oficiales reales. Por lo cual, en este aspecto, no se originó un choque de fuerzas entre peninsulares y americanos, como ocurrió en el caso hispánico. Aunque se produjeron también fuertes oposiciones locales a la renovación postal que llevó a la no apertura de administraciones de correos o, incluso, a su cierre.

Todo ello constituye un claro exponente de cómo las políticas reformistas en los distintos imperios fueron contestadas y disputadas por los sectores locales, evidenciando la limitación del poder de la Corona en América y el incremento de la autonomía en el espacio americano. En este sentido, el poder en el seno de la renta de correos se presenta, siguiendo las directrices que proponen Pilar Ponce Leiva y Arrigo Amadori, como un

⁷⁷⁹ DAMIÃO RODRIGUES, José. “Horizontes de reformas e luzes: uma leitura historiográfica a partir da América Portuguesa”, en *El ocaso del Antiguo Régimen en los Imperios Ibéricos*. Lima/Lisboa: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial/CHAM - Centro de Humanidades, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores, 2017, p. 170.

⁷⁸⁰ MACHADO, Luiz Guilherme. “A criação dos correios marítimos entre Portugal e o Brasil em 1798”, *Postais Revista do Museu Nacional dos Correios*, vol. 4, 2015, p. 228-263.

⁷⁸¹ GUAPINDAIA, Mayra. “Comunicação e poder: a implantação do Correio Marítimo de 1798 e as respostas dos governos da América Portuguesa”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2017. Disponible en <http://journals.openedition.org/nuevomundo/71539> (consultado el 08 octubre 2018).

elemento dinámico, desestructurado y condicionado por las relaciones de los individuos, que iba más allá del entramado institucional y dependía de factores informales bajo un entramado relacional⁷⁸². Como expresa Zacarías Moutoukías, las instituciones, como la de correos, se conformaban por la acción de sus agentes, cuyas estrategias y motivaciones se combinaban con las de otros actores, en la construcción de un espacio más amplio de acción colectiva que se articulaba en una multiplicidad de ámbitos simultáneos, de los que emergía una configuración compleja y dinámica⁷⁸³. En este trabajo resulta evidente cómo las dinámicas sociales intervenían en la configuración e intervención de la administración de correos de Cartagena de Indias, en un contexto de intereses y estrategias múltiples y flexibles que deambulaban entre la cooperación y el conflicto.

4.2.3. DESAFÍOS EN LA IMPLANTACIÓN DE LA REFORMA POSTAL

La instauración de la reforma postal sobre el territorio local hispanoamericano constituyó distintos desafíos para los cuales se requería la utilización de diversas estrategias en la pretendida consolidación del nuevo modelo postal. El diseño del servicio de correos en América, para instituir dispositivos de gobernabilidad de la circulación de la información en los dominios indianos, se basó en seguir una estrategia de regulación fundamentada en el conocimiento y evaluación del espacio postal. En consecuencia, durante estos años proliferaron documentos textuales y gráficos con sugerencias para la mejora de los flujos postales que se convirtieron en auténticos modelos de organización postal (imagen nº 20).

⁷⁸² PONCE LEIVA, Pilar y AMADORI, Arrigo. “Redes sociales y ejercicio del poder en la América Hispana: consideraciones teóricas y propuestas de análisis”, *Revista Complutense de Historia de América*, vol. 34, 2008, p. 34.

⁷⁸³ MOUTOUKÍAS, Zacarías. “Las formas complejas de la acción política: justicia corporativa, faccionalismo y redes sociales (Buenos Aires, 1750-1760)”, *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, nº 39, 2002, pp. 69 y 81.

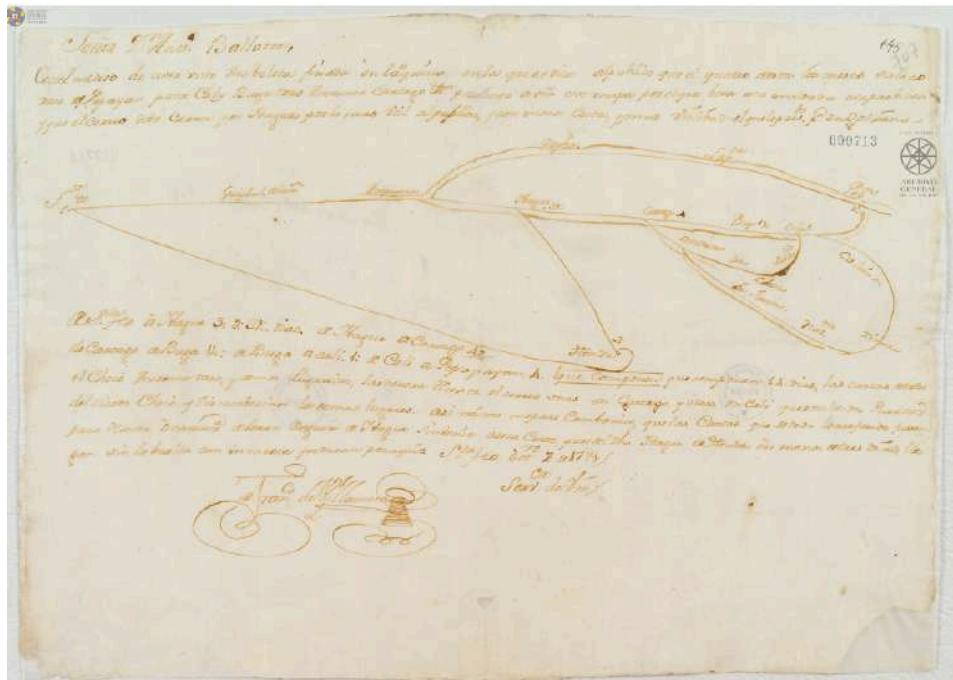


Imagen nº 20. Mapa explicativo del curso que debe seguir el Correo por Ibagué con menos costos y más utilidad para el público, 1774. Fuente: A.G.N.C., Mapoteca, SMP.4, REF.540 A.

Una de las principales preocupaciones de la administración borbónica era comprobar la efectividad que había tenido la aplicación de las medidas reformistas sobre el terreno local hispanoamericano⁷⁸⁴. Estas razones indujeron a la composición y formalización de informes y regulaciones para definir el esquema postal hispanoamericano durante las primeras décadas de la reforma postal. Estos documentos constituyen excelentes ejemplos de las estrategias de autocontrol institucional que empleó el gobierno. En este contexto, sobresalieron figuras como Antonio de Ulloa, y los visitadores José Antonio Pando, en el virreinato de Nueva Granada y el Perú, y Alonso Carrió de la Vandra, en el virreinato del Río de la Plata⁷⁸⁵, a quienes se les encomendó

⁷⁸⁴ MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. “Su Majestad quiere saber. Información oficial y reformismo borbónico: el mundo andino bajo la mirada de la Ilustración”, *Procesos. Revista Ecuatoriana de Historia*, nº 22, 2005, p.50.

⁷⁸⁵ Alonso Carrió de la Vandra fue comisionado para el arreglo de los correos y ajustes de las postas en entre Montevideo, Buenos Aires y Lima. Según la historiografía, fue el autor del conocido libro *El lazarillo de ciegos caminantes*, con el apodo de Concolocorvo. Este libro constituye una importante obra literaria en la que se describe pormenorizadamente el viaje de Carrió de la Vandra por el Río de la Plata. Este relato de viajes aporta una gran información sobre el funcionamiento de los correos en el virreinato rioplatense, y también datos culturales, geográficos, históricos y económicos, a través de una mirada crítica, en la cual denunciaba vicios y corrupciones, de los que se percató en su tarea de visitador y comisionado para el arreglo de los correos. Véase CONCOLOCORVO. *El lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima con sus itinerarios según la más puntual observación, con algunas noticias útiles a los nuevos comerciantes que tratan en mulas y otras históricas*. Gijón: Imprenta de la Rovada, 1773.

la confección de detallados informes postales y la elaboración de normativas e instrucciones, para la constitución definitiva de los correos en el interior americano. La idea de enviar a estos visitantes a inspeccionar todos los aspectos de la administración de correos en estos espacios americanos consistía en ejercer un control real sobre los empleados postales para que tomaran medidas pertinentes, con el fin de mejorar la circulación de la comunicación postal sobre estos territorios. En ellos se hacía hincapié sobre la importancia de poseer un buen conocimiento del territorio americano para poder hacer frente a las dificultades que causaban la dilatada correspondencia, tales como estar al tanto de las crecidas de los ríos, las rutas que se debían atravesar, los vientos y las corrientes o la presencia de los indios.

“Estas noticias es seguro que ninguno las tiene en España, porque el que conoce una parte de los Reynos de Santa Fee, Tierra Firme, Quito y el Perú, no conoce otra y el que es inteligencia en los caminos de tierra no lo es en las derrotas de mar; y faltando alguna de estas circunstancias no se puede hacer comparación de inconveniente con proporciones, siendo de aquí de donde ha de resultar lo más favorable y cómodo”⁷⁸⁶.

Desde el comienzo del establecimiento de la reforma postal en Hispanoamérica surgieron planes que proponían soluciones para superar los desafíos que se plantearon en la circulación de la información por el interior del continente americano. Antonio de Ulloa fue uno de estos agentes que elaboró un extenso proyecto, en el cual analizó la problemática de las comunicaciones que enlazaba la península con el Perú, mediante su prisma de gran conocedor del continente americano⁷⁸⁷.

El imperio hispánico se preocupó por articular la circulación de la información en diferentes escalas, con el objetivo de integrar los territorios en los marcos imperiales a través de la instalación de rutas postales fijas que comunicaran distintos espacios. En consonancia con ello, había un desafío constante de racionalizar la red de caminos mediante la búsqueda de rutas que fueran más cómodas, seguras y cortas para la circulación postal. Por este motivo, a finales de 1769, se envió a Nueva Granada a José Antonio Pando, quien llegó al puerto de Cartagena de Indias el 16 de noviembre con el encargo de arreglar y organizar los correos de dicho virreinato mediante una distribución

⁷⁸⁶ A.G.I., *Correos*, 217 A.

⁷⁸⁷ El manuscrito de este plan, que elaboró Antonio de Ulloa, con fecha 24 de septiembre de 1765, trata sobre la mejora de las comunicaciones postales entre España y Perú, a través de una conexión marítima desde Portobelo. *Ibidem*.

estratégica de rutas y estafetas⁷⁸⁸. En su comisión, realizada entre 1769 y 1772, proporcionó a las instancias peninsulares informes sobre el estado de las estafetas hispanoamericanas, entre ellas, la de Cartagena de Indias, de la cual consideró que se hallaba en un estado deplorable pues la encontró muy descuidada y en mal estado. Para la mejor gestión de estas oficinas postales, Pando llevó a cabo diferentes tareas como el nombramiento de empleados de correos en distintas oficinas, la implantación de tarifas postales, y la reorganización y creación de rutas postales, muchas de ellas basadas en las carreras establecidas por el virrey Pizarro en 1750.

Todo ello configuró el universo postal del espacio neogranadino, a partir de antiguos y nuevos patrones de circulación de la información, no sin crear desacuerdos y disputas a su paso, pues no todos veían con buenos ojos la comisión de Pando. Así ocurrió con el administrador de correos de Cartagena de Indias, Antonio Calderón, con quien se enfrentó debido a las continuas quejas efectuadas por Pando, quien decía que Calderón era ignorante, tosco, chismoso, de bajos principios, que todos le despreciaban, y que manejaba mal la renta de correos. Por tales razones, Pando consideró necesario separarlo de dicha administración⁷⁸⁹ y sustituirlo por José Flores Longoria en 1770, a quien ya conocía, pues se había incorporado a su comisión en La Habana⁷⁹⁰.

A través del análisis de la documentación podemos vislumbrar cómo, detrás de las decisiones de Pando, emergieron maquinaciones y estratagemas para la organización de la oficina postal cartagenera. En la correspondencia privada y particular que mantenía con su conocido y amigo Lázaro Fernández Ángulo, Director General de la Renta, se trazaron planes con la pretensión de acometer una mejora administrativa de la estafeta

⁷⁸⁸ José Antonio Pando de la Riva y Fernández, nacido en Santander en 1740, comenzó su labor en la renta de correos en 1758, en la oficina de Betanzos. Tras emplearse en distintas estafetas en la península, entre ellas la del Ferrol, se trasladó, en 1764, a América, como administrador de correos de Veracruz, puesto que ocupó hasta 1769, cuando fue nombrado administrador postal de Lima. ARANGO ECHEVERRI, Manuel. *Historia pre-filatélica y catálogo de marcas postales de Colombia, 1770-1859*. Bogotá: Manuel Arango E., 2018, p. 81.

⁷⁸⁹ “El actual administrador Antonio Calderón, sobre lo que tengo expuesto de oficio acerca de su conducta, es un hombre tosco, de mala presencia, ignorante y al mismo tiempo chismoso majadero y que franquea los asuntos de la Renta a otro no menos sutil que, de malísima intención, enredador proyectista y caviloso. Por cuyo motivo se halla experimentando la Renta algunos perjuicios y creo que con este especioso arbitrio ha solicitado esta administración para un hijo suyo, en la Habana, de peor cabeza que el padre... Y que tampoco tiene inconveniente de ir a comprar a la plaza y andar por las calles como un mentecato, despreciado de todos y sin embargo muy revestido y altanero con el carácter de administrador cuando es de tal modo inepto para un tal destino, mayormente ahora que se ha hecho de tanta consideración esta oficina, que hasta para poner las cartas de correspondencia en los asuntos más triviales de ella, tiene que valerse de sujeto que lo haga”. A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁷⁹⁰ A.G.I., *Correos*, 69 B.

mediante un proceso lleno de negociaciones y conflictos. Por ejemplo, la decisión de separar a Calderón del puesto de administrador de correos. El Director General de la Renta le indicó a José Antonio Pando la conveniencia de causar su dimisión, para no alterar el equilibrio de la sociedad cartagenera, en la cual se encontraba fuertemente arraigado: “sería de sentir que al tiempo de darle la orden para entregar la administración de Cartagena a Longoria le diese vuestra merced la de trasladarse a otro destino como Quito, Trujillo, etc. Y siendo regular no lo admita queda él sin fundada queja y se sale de la manda”⁷⁹¹.

Sin embargo, cuando Calderón se enteró de su cese, presentó varios memoriales en su defensa con la testificación de individuos relevantes de la sociedad cartagenera que le avalasen, lo que evidenciaba el entramado de redes que tenía dicho agente en esa urbe⁷⁹². A pesar de la insistencia de Calderón, éste fue separado de su oficio, no sin antes acusar al comisionado Pando de moverse por intereses particulares, para colocar en el puesto de administrador a Longoria.

En su visita a otras estafetas americanas, Pando también se encontró con profundos desórdenes y perjuicios. La administración de correos de Santa Fe fue uno de estos ejemplos, ya que Pando se quejó del abandono y del deplorable estado en que se hallaba, culpando al administrador principal, Juan Díaz de Herrera, y a sus oficiales que manejaban y gastaban el dinero de la renta a su propio arbitrio. En cambio, su intención de separar a este administrador colisionó fuertemente con las tramas locales, y con los importantes contactos que dicho Díaz de Herrera tenía en la ciudad de Santa Fe, entre ellos el virrey⁷⁹³. De manera que Pando no pudo dejar un sujeto de su confianza en el manejo de la administración de correos de Santa Fe. Este hecho reforzó la fuerte autonomía local, de la cual gozaban muchos de estos empleados de correos en el interior de América, que obstaculizaban los planes de reforma de la península y la necesaria negociación que tenía que establecerse con los poderes locales. Todo ello fue puesto de manifiesto por el propio Marqués de Grimaldi cuando alegaba que no había que desairar

⁷⁹¹ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁷⁹² Los sujetos que declararon el buen hacer y la buena actitud de Calderón fueron, entre otros, el alguacil mayor, el alcalde de Cartagena de Indias, el regidor, el arcediano, los oficiales reales, personajes del Santo Oficio de la Inquisición, y el Deán y Cabildo de la Catedral de Cartagena de Indias. A.G.I., *Correos*, 69 B.

⁷⁹³ Juan Díaz de Herrera era un peninsular que llegó de España a Santa Fe. Fue un claro ejemplo de cómo los peninsulares tejían sus contactos en América para relacionarse con la élite local. A.G.I., *Correos*, 213 A.

al virrey con providencias contrarias a sus intereses, pues convenía que se conservara “propenso y adicto al sólido establecimiento de la Renta en el territorio de su mando”⁷⁹⁴.

Por otra parte, a través de su propia experiencia y de los conocimientos que le transmitían sus subalternos, Pando logró recopilar una gran cantidad de información del territorio neogranadino, que le valió para establecer una serie de disposiciones, instrucciones y reglas generales⁷⁹⁵ e, incluso, formar un reglamento sobre el manejo de los correos en la Nueva Granada, tratando de ajustarse a las ordenanzas que funcionaban en la península⁷⁹⁶. Todo ello culminó con el informe denominado *Ytinerario Real de Correos del Nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme*, publicado probablemente en 1770⁷⁹⁷, donde se promulgaba la lista de los empleados de las oficinas de correos con sus sueldos, las carreras postales con el detalle de horas y días de salida y llegada, y sus portes. Esta obra se puede considerar como un documento topográfico donde se representaban las distancias, de la extensiva red postal, de lugares vinculados a través de una concepción del espacio organizado mediante itinerarios y distancias que reflejaban los intervalos espaciotemporales⁷⁹⁸. De todas formas, Pando era consciente de que el camino hacia el buen funcionamiento del sistema postal era lento y tremendamente complicado: “Comprendo con vuestra señoría no es factible remediarlo todo de una vez

⁷⁹⁴ *Ibidem*.

⁷⁹⁵ Fueron numerosas las normativas que promulgó José Antonio Pando. Aquí destacamos, por ejemplo, *las instrucciones y reglas generales sacadas de las ordenanzas de la renta de correos que provisionalmente se comunican por el comisionado y visitador general de ella a los Administradores de las Estafetas de este Nuevo Reino de Granada, agregadas a la Administración principal de la ciudad de Cartagena de Indias, y los de las demás provincias de Tierra Firme; para la mejor recaudación de sus productos; advertencias particulares que deben observar dichos administradores y los oficiales interventores para la remisión de encomiendas por el correo, cuyo ramo se halla incorporado a dicha renta; y método que han de llevar en el mando de sus respectivos oficios de cuenta de la Real Hacienda*. A.G.I., Correos, 484 A. Además, sobresalen las *Instrucciones o apuntes particulares del método que se debe observar en el cargamento y descarga de embarcaciones de la Renta de Correos, destinadas a la conducción de la correspondencia desde el puerto de Trinidad de Cuba a este de Cartagena y Portobelo*. A.G.I., Correos, 69 B.

⁷⁹⁶ *Ibidem*.

⁷⁹⁷ *Ytinerario Real de Correos del Nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme: El Manuscrito de Pando*, Biblioteca “Eduardo Santos” de la Academia Colombiana de la Historia, Bogotá – Colombia, 1770. Debido a su exhaustiva información sobre las poblaciones en Nueva Granada, esta obra ha sido muy útil para estudiar las jurisdicciones y corregimientos de este espacio. Véase HERRERA ÁNGEL, Marta. “Las divisiones político-administrativas del virreinato de la Nueva Granada a finales del período colonial”, *Historia crítica*, n° 22, 2001, pp. 76-98.

⁷⁹⁸ El planteamiento de la representación del espacio en los documentos confeccionados por los administradores de correos, sigue la línea de los trabajos de Sylvia Sellers-García sobre la concepción espaciotemporal de la distancia en Guatemala a través del servicio postal. Véase SELLERS-GARCÍA, Sylvia. *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*. Stanford: Stanford University Press, 2012.

y que será necesario armarse de actividad y paciencia hasta que poco a poco con el tiempo se puedan ir disponiendo las cosas como conviene”⁷⁹⁹.

En sus informes, José Antonio de Armona, administrador principal de correos de La Habana, dejaban constancia de que la implantación de los reglamentos que emitió Pando, así como de otros proyectos y ordenanzas que elaboraron diversos dependientes, para la mejora de las comunicaciones postales entre los distintos espacios americanos, colisionaron con la realidad de los terrenos locales que hacía impracticable muchas de las disposiciones emitidas: “No puede pesar de una idea de la fantasía tan sujeta al error, que no puede hacerse afirmativa en un establecimiento semejante”⁸⁰⁰.

A través de estas oposiciones e incidencias podemos observar cómo, tanto en la península como en América, se produjeron resistencias a las reformas que complicaron, aún más, su ejecución y que reflejaron la frustración de los funcionarios que no conseguían lograr el cumplimiento de las regulaciones de la Corona. Ello dificultaba los pretendidos procesos de centralización por parte de la monarquía que, en vez de aumentar el poder en el centro, incrementaban la soberanía local. Esto quiere decir que, a pesar de los reglamentos e instrucciones que se establecieron progresivamente, para modificar y perfeccionar el correo en el virreinato de la Nueva Granada, éste seguía funcionando a través de una dinámica de distintos agentes y estrategias donde se entrelazaban múltiples intereses, identidades y lealtades. Estas competencias y desafíos, que sostuvieron los distintos actores, configuraron y modelaron la aplicación de las políticas borbónicas sobre los espacios locales. Por lo tanto, el correo estaba lejos de funcionar de manera ideal, como pretendía la Corona, debido a la disputa entre los distintos sectores, que limitaban el ansiado control gubernamental, y al choque que se producía entre las reglas del juego impuesto y las dinámicas políticas, económicas y sociales sobre las cuales se pretendían aplicar. Ello era una prueba elocuente de la gran diferencia que había entre la reforma proyectada sobre el papel y su aplicación en la realidad.

⁷⁹⁹ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁸⁰⁰ A.G.I., *Correos*, 430 A.

4.3. DE LAS IDEAS A LA REALIDAD: DIFERENCIAS ENTRE LA NORMA Y LA PRÁCTICA EN LA IMPLANTACIÓN DE LA REFORMA

“Es grande la docilidad de los moradores y ciega la obediencia que se veneran las órdenes de Su Majestad”⁸⁰¹. Estas palabras del administrador de correos de Cartagena de Indias, Roque de Aguión y Andrade, evidenciaban el incumplimiento de las órdenes que solía existir en el territorio americano con respecto al sistema postal, confirmándose la conocida frase que enmarcaba el reformismo borbónico: “obedézcase, pero no se cumpla”. Esta fórmula, en línea con la afirmación de John Phelan, denotaba un carácter descentralizado de la toma de decisiones, pues su uso permitió a los actores coloniales posponer indefinidamente la ejecución de los deseos reales, proporcionándoles cierta libertad para maniobrar⁸⁰².

El afán de control, que denotó la intensidad y continuidad de las interacciones que evidenciaba la correspondencia epistolar entre las distintas autoridades del servicio postal de España y América, no suprimía las grandes diferencias que existían entre los planteamientos teóricos, expresados en las continuas regulaciones, y la praxis aplicada en el terreno real de los distintos niveles del imperio donde las normativas eran superadas, rechazadas o negociadas.

4.3.1. VICISITUDES EN LA MAR...

Desde el comienzo del establecimiento de la administración de correos cartagenera, los dependientes de la misma se vieron obligados a superar distintos obstáculos y resistencias que dificultaban su normal desarrollo en los distintos planos marítimos y terrestres. Como tuvimos ocasión de señalar, los paquebotes que surcaban la travesía atlántica tuvieron que enfrentarse a múltiples problemáticas que impactaron y modelaron el proyecto de reforma postal.

Uno de los principales fines del correo era proporcionar un servicio público, por lo cual la población debía de estar informada de la partida y la arribada de los paquebotes

⁸⁰¹ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁸⁰² PHELAN, John. “Authority and Flexibility in the Spanish Imperial Bureaucracy”, *Administrative Science Quarterly*, vol. 5, nº 1, 1960, p. 60.

para poder enviar o recoger sus cartas. Por tal razón, hallamos en varios números de la *Gaceta de Madrid* el aviso de la salida o llegada de los paquebotes a La Coruña (imagen nº 21). Aunque se advierte que estos anuncios no eran constantes ni regulares, debido a que tan sólo encontramos algunos casos aislados de estas noticias en dicha publicación periódica.

172
En los días 9 y 10 del corriente arribaron á la *Coruña* los Paquebo-
tes, Correos de S. M., nombrados la *Diana* y el *Magallanes*, el primero,
que salió de *Montevideo* en 12 de Febrero anterior, y el segundo de la
Habana en primero de Abril próximo pasado, con los Pliegos del Real
Servicio y correspondencias del Público.

Imagen nº 21: *Gaceta de Madrid*, nº 20, del 18 de mayo de 1773, página 172. Fuente: BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO. Disponible en <https://boe.es/datos/pdfs/BOE//1773/020/A00172-00172.pdf>

(Consultado el 26 de junio de 2018).

Como expone Carlos González Sánchez, la Corona, temerosa de las trabas que le imponía la naturaleza, quería disponer de una información lo más certera posible y garantizar un mínimo de eficacia en su complejo y distante gobierno⁸⁰³. Sin embargo, el devenir de la salida y llegada de los paquebotes no estuvo exento de oposiciones y obstáculos tras la implantación de la reforma postal. Los incidentes entre diferentes agentes interesados en el giro postal se sucedieron a lo largo de los años. Uno de los lances más frecuentes era entre los empleados de correos y los oficiales de Marina. Éstos últimos acostumbraban a tratar con cierta superioridad a los de correos y se entrometían en sus quehaceres, en vez de darles auxilio como disponía el Marqués de Grimaldi en sus disposiciones⁸⁰⁴. Esto demuestra que en la carrera por hacerse con el servicio postal existían múltiples fuerzas que se superponían en sus funciones, relativas a la circulación de la información.

La idea y necesidad de los gobiernos imperiales de un servicio postal programado fue la principal preocupación de estos. La pretendida aceleración de las comunicaciones postales a través de una organización mensual de los correos marítimos permitió mejorar

⁸⁰³ GONZÁLEZ SÁNCHEZ, Carlos A. *Homo viator, homo scribens: cultura gráfica, información y gobierno en la expansión atlántica (siglos XV-XVII)*. Madrid: Marcial Pons Ediciones de Historia, 2013, p. 127.

⁸⁰⁴ A.G.I., *Correos*, 429 A.

el curso del sistema postal. El despacho frecuente y metódico de los paquebotes fue el principal aliciente para la ansiada regularidad de la circulación de la información entre ambos continentes. Sin embargo, los tiempos de los paquebotes impuestos por el *Reglamento Provisional* apenas eran cumplidos, ya fueran por condiciones meteorológicas o por causas humanas, que ocasionaban el retraso o, incluso, la pérdida del correo. En los siguientes gráficos se plasman los tiempos máximos y mínimos que tardaba un paquebote en ejecutar la “Carrera de la Habana”, que denotan cierta irregularidad y desigualdad.

Por una parte, el gráfico de los viajes de ida de los paquebotes que navegaban desde La Coruña hacia La Habana muestra que la travesía de mayor duración se ejecutó en 1765, con 142 días, y, la de menor, en 1770, con 34 días (gráfico nº 4). Por otra parte, el gráfico de los viajes de vuelta de los paquebotes de La Habana a La Coruña refleja que el recorrido más prolongado se produjo en 1766, con 77 días, y el más corto en 1771, con 25 días (gráfico nº 5).

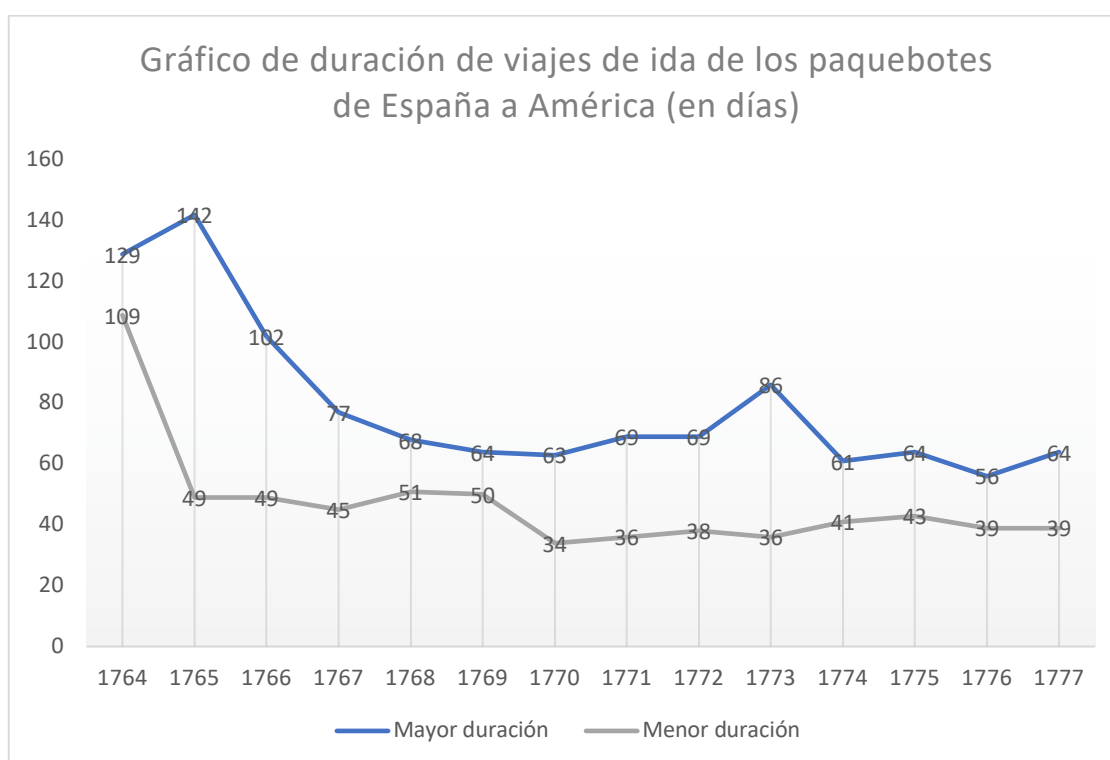


Gráfico nº 4: Gráfico de duración de viajes de ida de los paquebotes de España a América (en días). Elaboración propia. Fuente: Fuente: A.G.I., *Correos*, 469 B, y A.G.I., *Correos*, 269 A – 276 B.

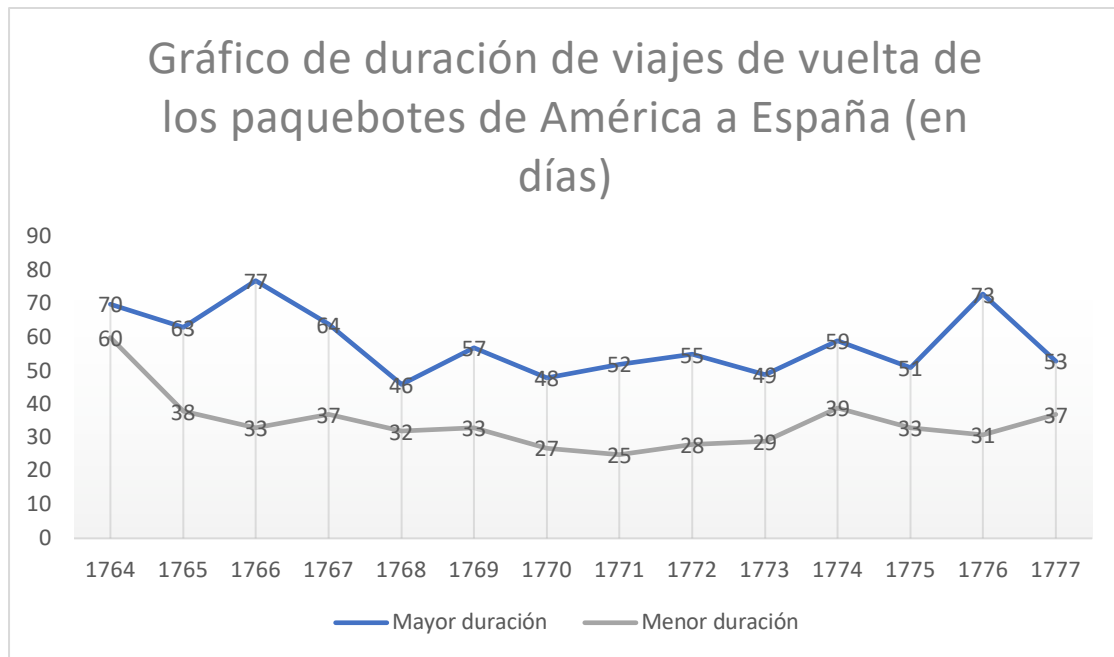
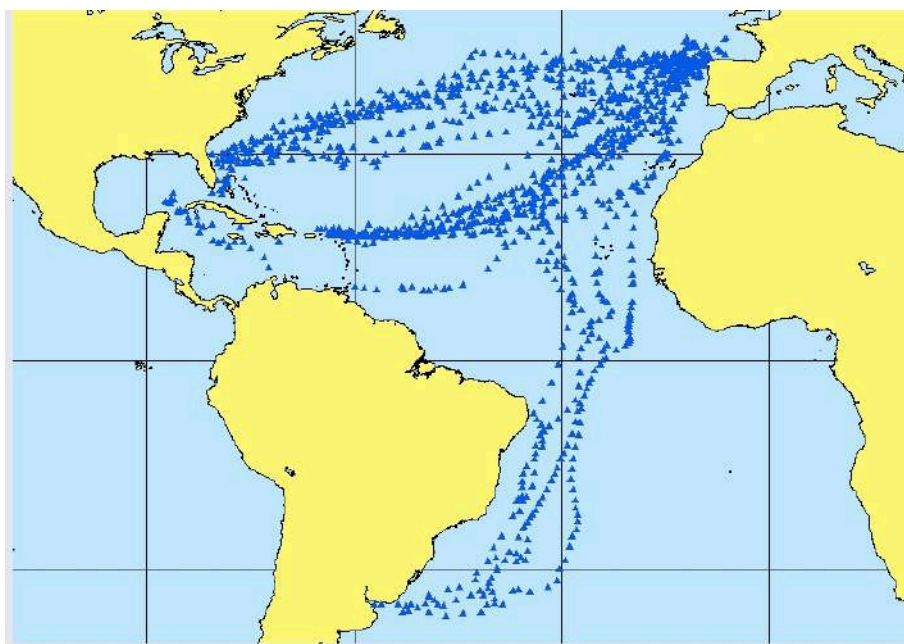


Gráfico nº 5: *Gráfico de duración de viajes de vuelta de los paquebotes de América a España (en días)*. Elaboración propia. Fuente: Fuente: A.G.I., *Correos*, 469 B, y A.G.I., *Correos*, 269 A – 276 B.

Además, las trayectorias postales marítimas no lograban cumplir las disposiciones de los reglamentos, ocasionando fluctuaciones irregulares sobre los despachos ultramarinos. Esto quiere decir que todos los paquebotes de la “Carrera de la Habana” no consiguieron partir los días uno de cada mes, aunque sí es cierto que generalmente lo hacían los primeros días del mes. Por lo tanto, analizando la circulación anual de los paquebotes de la “Carrera de La Habana” en el período estudiado de 1764 a 1777, podemos evidenciar cierta regularidad, ya que las embarcaciones salían mensualmente (anexo nº 1). Este hecho refleja que la correspondencia oficial sí que se vio incrementada, aumentando así los contactos entre la península y América, a través del dinamismo flexible de la nueva red de comunicación postal. De hecho, generalmente, un mismo paquebote realizaba varios viajes hacia América. Fue el caso, por ejemplo, del paquebote “El Cortés” que ejecutó numerosas travesías entre la península y distintos lugares de las Indias, según revela la base de datos CLIWOC⁸⁰⁵, mediante la información proporcionada por sus bitácoras y diarios de navegación (mapa nº 18).

⁸⁰⁵ La base de datos CLIWOC reconstruye el clima y la trayectoria de embarcaciones británicas, españolas, francesas y holandesas, entre el período de 1750 y 1850, tomando como fuente de información principal los diarios de navegación de los navíos. Disponible en línea: <http://webs.ucm.es/info/cliwoc/> (Consultado el 7 de septiembre de 2018). Sobre la integración de la historia y los sistemas de información geográfica, véase CRESPO SOLANA, Ana (ed.). *Spatio-Temporal Narratives: Historical GIS and the Study of Global*



Mapa n° 18: *Viajes del paquebote de Correos Marítimos "El Cortés" en sus viajes de los años 1765-1768, 1770-1773, 1777-1781, 1786-1788, 1790, 1793, 1796-1798.* Fuente: Base de datos CLIWOC.

Las circunstancias medioambientales eran una de las razones principales del retraso de la salida de los paquebotes. En numerosas ocasiones los navíos se tenían que enfrentar a fuertes temporales y tempestades en alta mar que les ocasionaba graves deterioros, a veces, originando naufragios en los cuales se salvaban, o no, pasajeros, géneros y correspondencia⁸⁰⁶, o se producía una pérdida total de todo ello. Bajo estas circunstancias existía una normativa en los diferentes estados imperiales: arrojar la correspondencia al mar en caso de avistar algún barco adversario⁸⁰⁷, ya existente antes de la reforma para los navíos de aviso, tal y como resolvía la *Instrucción que deben observar los patrones-*

Trading Networks (1500-1800). Cambridge: Cambridge Scholars Publishing, 2014; y, concretamente sobre los correos marítimos, véase BAUDOT MONROY, María. "Maritime post routes between Corunna and the Caribbean as a Geographic Information System (GIS) model", *Culture & History Digital Journal*, vol. 4, n° 2, 2015, pp. 1-12.

⁸⁰⁶ Este hecho ocurrió con el paquebote "El Cortés", que encalló en Cayo Guincho, en la isla de Cuba, tras haber salido de La Coruña el 1 de junio de 1774. La tripulación, los pasajeros y los pliegos se salvaron y se embarcaron en una embarcación mercantil proveniente de Cádiz hasta su llegada a La Habana. A.G.I., *Indiferente General*, 1587.

⁸⁰⁷ "El Paquebot correo el Postillón de Mexico que salio de la Havanna en 2 de junio ultimo con las correspondencias de esos Dominios ha sido apresado cerca del cavo de Finisterre por unos corsarios ingleses; y habiendo el capitán que lo mandava arrojado al agua los pliegos que conducía". A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 3, Documento 20, 1779.

pilotos de los paquebotes destinados al correo mensual entre España y las Indias Occidentales:

“Si llegase el caso no esperado de ser apresado de enemigos el Paquebot, y no poder salvar la correspondencia en tierras de los Dominios del Rey, o de Potencia amiga, o neutral, deberá echar a la mar los caxones de cartas con las precauciones regulares para que vayan a fondo, y no las reconozca el enemigo”⁸⁰⁸.

En este plano, a veces sucedía que divisaban una embarcación que parecía rival y lanzaban los pliegos al mar, y luego se percataban que no era un navío hostil, pero la correspondencia ya se había perdido completamente⁸⁰⁹. Otras veces acontecía que el enemigo lograba interceptar el paquebote y se hacía con las cartas que transportaba. En los *National Archives* de Londres se pueden observar una gran cantidad de cartas capturadas a los paquebotes españoles por navíos británicos, que denotan el interés que tenían las otras potencias coloniales en desestabilizar la dinámica postal de sus enemigos, y la relevancia estratégica que suponía hacerse con su información y la carga de los paquebotes⁸¹⁰ (imagen n° 22).

⁸⁰⁸ A.G.I., *Estado*, 86 A, número 6.

⁸⁰⁹ Esto sucedió, por ejemplo, con un paquebote de correo marítimo, que marchaba desde Puerto Rico a la península, y fue asaltado entre las Islas Azores por un “paquebote y una fragata de moros, y que en el preciso acto del abordaje se vio obligado dicho capitán de arrojar los pliegos al mar; pero si bien se reconoció después que eran bageles de saletines, con quienes actualmente tenemos paces y por lo mismo dejaron pasar libremente el citado paquebot. No ha podido menos de causarme mucho disgusto el mal suceso de los pliegos”. A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁸¹⁰ La correspondencia interceptada se trataba generalmente de cartas particulares relacionadas con el ámbito comercial. Xabier Lamikiz analiza esta correspondencia capturada por el imperio británico, a través del caso de la fragata mercante española San Francisco Xavier, alias “La Perla”. Véase LAMIKIZ, Xabier. *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World: Spanish Merchants and their Overseas Networks*. Woodbridge: Royal Historical Society/Boydell Press, 2010.



Imagen nº 22: Cartas interceptadas de un navío español llamado “La Perla” por uno británico, 1760-1779. Fuente: T.N.A., *HCA*, 30/276.

Estos inconvenientes y amenazas de los imperios europeos, bien conocidos por los oficiales de correos, condujeron a que, en muchas ocasiones, la correspondencia más relevante se enviara por distintas vías, ya fuera por La Coruña o por Cádiz. Esto se reflejaba en la documentación donde aparecían términos como “duplicado”, “triplicado”, o “cuadruplicado”, tal y como afirmaba el administrador Antonio Calderón “duplico todas las cartas que en ella escribía a vuestras señorías a efecto de que no se atrasen las noticias”⁸¹¹. Igualmente sucedía en las instrucciones donde se manifestaba que “los frecuentes correos, y avisos que se despachan a aquellos dominios con la precisión de duplicar en tiempo de paz, y de quadriplicar en el de guerra todas las providencias que se dirigen a ellos”⁸¹². Algo que se venía haciendo desde el siglo XVI, cumpliendo las disposiciones de las Ordenanzas del Consejo de Indias de 1571 que exponían que “de todas las provisiones, cédulas, cartas y otros despachos nuestros, que de offiçio se libraren y despacharen en el Consejo de Indias y se uvieren de embiar a aquellas partes se embíen duplicados en diversos navíos, encaminándolos por donde más convenga con buen recaudo”. Estas sucesiones de envío de la correspondencia por distintos procedimientos indica la conciencia que, ya desde el siglo XVI, tenían las autoridades de la relevancia que existía en que la correspondencia, fuera cual fuera el trayecto o el medio, arribase a su destino.

⁸¹¹ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁸¹² B.L., *General Reference Collection*, 9770.k.3 (23).

No obstante, a veces sucedía que la correspondencia llegaba, pero en mal estado, debido a accidentes de diversa índole, como fue el caso de los pliegos que llegaron mojados de América a la Corte, vía Cádiz, en enero de 1765:

“la desgracia de haberse caído el caballo que traía las maletas en el arroyo llamado de Buitrago una legua antes de llegar a Jerez, se mojaron de tal suerte que los pliegos y cartas han venido de modo que no se podían manejar, por cuyo motivo providenciamos que antes de entregarlas al público se enjuguen en unan estufa, para poder distribuir dicha correspondencia lo antes que sea posible”⁸¹³.

De igual forma, las inclemencias climatológicas alteraban las rutas postales fijadas. Por tal razón, una gran cantidad de paquebotes fondeaban en otros puertos distintos al de La Coruña en su vuelta del giro postal a América. En este sentido, el puerto más habitual era el del Ferrol, próximo a La Coruña, desde donde salían y llegaban paquebotes obligados por el temporal. En estos casos, los puertos alternativos también se convertían en centros distribuidores de la correspondencia hispanoamericana.

Por otra parte, los itinerarios se modificaban o se retrasaban, debido a las largas detenciones que se hacían en los puertos de escala por fines particulares, que seguramente tuvieron que ver con el contrabando de mercancías e incluso de cartas, como sucedía en las Islas Canarias, donde muchas cartas eran transportadas en los barriles y cajas de las embarcaciones fuera de todo control y, de esta forma, se entregaban de manera clandestina⁸¹⁴. Esto quedaba reflejado en las reiteradas regulaciones en las cuales los Directores de la Renta, disgustados con la tardanza frecuente en los viajes de las embarcaciones de correos de la “Carrera de La Habana”, disponían que estas no se detuvieran en los puertos de escala más que el tiempo preciso para dejar y tomar la correspondencia y el cargamento.

Las causas personales representaron otro estorbo habitual en la deseable regularidad del correo marítimo. Era común que la partida de las embarcaciones se detuviera hasta la llegada de los pliegos oficiales que iban hacia América desde la Corte de Madrid⁸¹⁵, lo cual ralentizaba los itinerarios postales dispuestos por la normativa, y demuestra que los intereses particulares solían anteponerse a las regulaciones de las autoridades.

⁸¹³ A.G.I., *Indiferente General*, 1587.

⁸¹⁴ A.G.I., *Indiferente General*, 1587.

⁸¹⁵ A.G.I., *Correos*, 429 A.

Otro de los inconvenientes más habituales que se originaban en el desarrollo de las travesías de los paquebotes, y que más quebraderos de cabeza producía a las autoridades, era el transporte no oficial tanto de correspondencia como de mercancías y pasajeros. Las cartas conducidas clandestinamente constituían una práctica reiterada y persistente en los paquebotes, en los cuales la propia tripulación, esto es, oficiales y marineros de las embarcaciones, las trasladaban en sus propios cofres y arcas, participando activamente de este fraude. El mismo suceso de transportar cartas “fuera de valija”, es decir, de introducir cartas sueltas sin licencia, ocurría en la mayor parte de las embarcaciones que entraban al puerto de Cartagena de Indias, generalmente las mercantiles provenientes de Cádiz, que porteaban los pliegos. Igualmente era común la introducción fraudulenta de géneros sin declararlos oficialmente por parte de particulares y de los propios marineros.

Uno de los ejemplos más llamativos fue el del propio capitán del paquebote “El Cortés”, Álvaro de Castro, a quien se le formó causa por haber embarcado en La Coruña y haber desembarcado en los puertos americanos mercaderías de forma oculta y clandestina. Por tal infracción, se le embargaron sus bienes y se le encarceló en prisión, aunque se dio después a la fuga⁸¹⁶. Siguiendo la línea expuesta, son destacables los casos de tres marineros del paquebote “El Gallego”, que fueron presos el 15 de septiembre de 1768 por intentar introducir en él géneros de forma fraudulenta⁸¹⁷ y de otros cinco marineros del paquebote “el Rey”, que escondieron tabaco en septiembre del mismo año⁸¹⁸.

De manera que el fraude persistente en los paquebotes llevó a que se dieran casos en los que la carga de cartas clandestinas importaba mucho más que la registrada, como ocurrió con un paquebote que arribó, el 10 de abril de 1765, al puerto del Ferrol proveniente de La Habana⁸¹⁹. Estos incidentes también eran una práctica habitual en el puerto gaditano, donde existían “en iguales casos de arribadas de navíos de Yndias”⁸²⁰, así como de las embarcaciones que arribaban a Cartagena desde Cádiz. Por lo que,

⁸¹⁶ A.G.I., *Indiferente General*, 1587.

⁸¹⁷ Se descubrió que los marineros de este paquebote, que se dirigía a Montevideo, pretendían transportar fraudulentamente siete barriles de vino y dos fardos con ochenta y seis camisas. A.G.I., *Correos*, 464.

⁸¹⁸ Antonio de la Cuadra, capitán del paquebote “El Rey”, que llegó de La Habana a La Coruña el 25 de septiembre de 1768, dio parte de que los dependientes del resguardo habían hallado a su bordo en la bodega, debajo de las cajas de azúcar, 34 botes de tabaco de fraude. El fue exento de la cárcel, a la que sí se envió a los cinco marineros que transportaba dicho paquebote. *Ibidem*.

⁸¹⁹ El parte de la embarcación reflejaba que transportaba nueve cajones de cartas, cuando en realidad llevaba quince, todos de cartas y pliegos sin registrar. A.G.I., *Correos*, 390 B.

⁸²⁰ *Ibidem*.

atendiendo a las palabras del administrador de correos de La Coruña, José Antonio López, “es rara la embarcación de la Armada que va, o viene de América en que no se encuentre algún fraude”⁸²¹. De ahí que el contrabando fuera una práctica habitual en estas embarcaciones en las cuales las propias autoridades eran partícipes. Como demuestran las afirmaciones de López, para el cual, “algunos capitanes me aseguraron que los más de los guardas, en lugar de celar el fraude, ynducían a la Marinería para que llevase, y tragese fuera de Registro todo lo que quisiese”⁸²².

De la aparición de múltiples casos de fraudes en los paquebotes, como la reiteración de normativas relativas a este aspecto, puede deducirse que no se logró regularizar la situación en todo el período analizado. Algo que llevaba a pensar a los administradores de correos, como Valbuena, que existía una “enemiga declaración contra el establecimiento, además de ningún remedio para evitar los fraudes donde la correspondencia que llega en los registros de Cádiz, lo hace introduciéndose dentro de la ropa.”⁸²³.

Similar situación ocurría con la conducción de pasajeros de forma oculta e ilegal en los paquebotes, ya que se subían a la embarcación sin las licencias correspondientes. Uno de los casos que hemos hallado en la documentación fue el de la inclusión de dos polizones que se introdujeron sin el conocimiento del capitán del paquebote, en 1765, quien se dio cuenta cuatro horas después de haberse echado a la vela en La Habana. Uno de ellos era un soldado miliciano de la isla de Cuba llamado Pedro Filgueira, y el otro un esclavo negro que pertenecía a un comerciante de Cartagena de Indias, Diego Peñalver, quienes se introdujeron en un paquebote aprovechando los muchos escondites que tenían los navíos. Sin embargo, el resultado fue fallido ya que, al encontrarlos en su llegada a La Coruña, se los llevaron presos y se ordenó que se embarcasen en la primera ocasión, para ser entregados en sus destinos⁸²⁴.

A pesar de que la normativa decía que “todos los patrones de embarcaciones nacionales o extranjeras estarán obligados a entregar en el oficio del correo del puerto a donde arriben todas las cartas que traigan a bordo para que por él se distribuyan”⁸²⁵, el fraude se producía de manera persistente cuando los conductores, marítimos o terrestres,

⁸²¹ A.G.I., *Correos*, 464.

⁸²² *Ibidem*.

⁸²³ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁸²⁴ A.G.I., *Correos*, 428 A.

⁸²⁵ A.G.I., *Correos*, 69 B.

llegaban a la ciudad cartagenera y entregaban las cartas a los interesados, sin pasar por la administración de correos para que ésta le expidiera licencia. Algo que sucedía a menudo tanto en Cartagena de Indias como en sus agregadas, por ejemplo, Panamá, tal y como relataba José de la Terga, administrador de correos de dicha urbe: “habiendo en esta ciudad sujetos que me consta tener excesiva correspondencia hasta la presente no han venido a sacar una u otra carta que tienen en la administración”⁸²⁶. Este hecho pone sobre el tapete cómo a los sujetos americanos les remitían correspondencias por otras vías, distintas a las oficiales de la renta de correos, y cómo se incumplía el celo de la Corona por mantener el dominio sobre la información dentro del imperio hispánico. Cabe señalar que estas prácticas ilícitas eran comunes en otros gobiernos. En el británico, por ejemplo, los capitanes de las embarcaciones particulares tenían la obligación de presentar la correspondencia a los agentes de las oficinas postales en los puertos, pero, en la práctica, evadían estas ordenanzas y era frecuente que no declarasen los pliegos que transportaban⁸²⁷.

Todo ello demuestra que existía un frecuente incumplimiento de órdenes en el servicio postal imperial. Aunque, es importante señalar, cómo, a veces, las disposiciones oficiales comportaban cierta flexibilidad. Con relación a este aspecto, a pesar de que la historiografía ha tendido a ver el sistema postal después de la reforma como rígido, basta con analizar los reglamentos para observar que era más moldeable y dinámico de lo que se piensa. Un buen observatorio de esta hipótesis se encuentra en el propio *Reglamento Provisional*, en el cual se establecía lo siguiente:

“en todo género de Embarcaciones se aya de embiar precisamente balija o caxones de cartas, en que vaya la correspondencia encaminada al Administrador de la estafeta del respectivo puerto a donde lleve su destino dicha embarcación, retornándola con la respectiva correspondencia”⁸²⁸.

Esto le confería un rasgo de tolerancia a la normativa pues cualquier embarcación podría transportar correspondencia, siempre y cuando fuera con las respectivas licencias y registrada. Los empleados postales serían los encargados de velar por esta norma y supervisar que no viajaran cartas sueltas que posibilitarían la utilización de métodos fraudulentos. Esta disposición significaba una descentralización sobre el control de la

⁸²⁶ *Ibidem*.

⁸²⁷ ZILLIACUS, Laurin. *From pillar to post. The Troubled History of the Mail*. Londres: William BHeinemann LTD, 1956, p. 156.

⁸²⁸ A.G.I., *Correos*, 484 A.

trayectoria postal, paradójicamente contraria a la idea centralizadora de la monarquía borbónica.

Las implicaciones de la tolerancia de estas instrucciones tuvieron su eco en la práctica. Al igual que en otros imperios, donde también se permitía el transporte de correspondencia en embarcaciones particulares. Para ello se empleaban todo tipo de navíos, especialmente mercantiles, para transportar la correspondencia por el circuito intercolonial, por ejemplo, de Cartagena de Indias a Panamá, o el imperial, hacia la península. No obstante, la realidad iba más allá y, a pesar de que las regulaciones prohibían “enviar pliego alguno por otra embarcación que las que naveguen con bandera española”⁸²⁹, solía ocurrir que se utilizaban embarcaciones extranjeras, fundamentalmente británicas, en la ruta Cartagena de Indias–Panamá, para la conducción del correo, en las cuales los propios dependientes postales y autoridades gubernamentales introducían la correspondencia para su traslado⁸³⁰.

El puerto al que llegó un mayor número de embarcaciones particulares, principalmente mercantiles, con correspondencia de ultramar, fue el de Cádiz. Esto fue debido a que fue el puerto con mayor tráfico marítimo en el siglo XVIII y poseía una relativa libertad comercial dentro del marco de monopolio mercantil⁸³¹. Estas regulaciones, junto con las evidencias que hallamos en los documentos, demuestran que Cádiz siguió poseyendo un papel esencial en las relaciones postales con América (anexo nº 2).

En definitiva, las condiciones climáticas, los naufragios, el ataque de embarcaciones extranjeras, la irregularidad en el cumplimiento del calendario fijado para el despacho de los paquebotes, las tediosas y complejas travesías, las altas tasas, la corrupción y el contrabando de cartas fueron hábitos constantes que configuraron el proceso comunicativo ultramarino de los distintos estados imperiales. Por todo ello, es necesario pensar en el sistema postal como en una organización poliédrica y tolerante que muestra las maleables y dinámicas políticas reformistas.

⁸²⁹ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁸³⁰ A.G.I., *Correos*, 70 A.

⁸³¹ CRESPO SOLANA, Ana. “Cádiz y el comercio de las Indias: Un paradigma del transnacionalismo económico y social”, *e-Spania*, 2016. Disponible en: <https://journals.openedition.org/e-spania/26016#quotation> (Consultado el 29 de agosto de 2018).

4.3.2. Y EN LA TIERRA

“Por lo que mira a los correos de tierra cualesquiera que tenga alguna tintura de lo vasto de aquellos imperios y sus inmensas distancias pues se cuentan a millares las leguas, conocerá las dificultades que se ofrecerán en su establecimiento”⁸³². Esta máxima del secretario del Consejo de Indias, José Ignacio de Goyeneche, en 1764 manifestaba la dificultad que sufriría la implantación de la organización del correo terrestre en el suelo americano, puesto que sería muy complicado adaptarse a las reglas observadas en la península, como se pretendía, debido a la inmensidad de sus distancias y a sus características particulares. Esta premisa fue corroborada años después, en 1770, por el virrey Pedro Mesía de la Cerda, quien declaraba que “por los embarazos que ocasionan las circunstancias del país a que no pueden adaptarse oportunamente las providencias generales”⁸³³.

La tendencia de las autoridades centrales de estandarizar las normas a través de la promulgación de reglamentos generales para toda América, y desconocer, ignorar o eliminar las diferencias locales y regionales hizo que surgieran obstáculos y diferencias en la práctica, difíciles de solventar para los que Gabriel Paquette denomina “the men-on-the-spot”, es decir, los “hombres sobre el terreno”⁸³⁴, que, en el caso analizado, eran los empleados de la administración de correos. Estos actores eran los responsables de promulgar y hacer cumplir las iniciativas de Madrid, convirtiéndose en puentes entre la normativa dictada por el gobierno y la realidad de la práctica local. Por tanto, estos agentes de cambio se encontraron con numerosos obstáculos difíciles de solventar para la aplicación de la legislación. Así los múltiples elementos internos y externos, tales como las condiciones geográficas y las climáticas, los agentes externos o los fraudes, que originaban el retraso o, incluso, la pérdida de la correspondencia y de los otros bienes circulantes por vía postal, alteraban sobremanera el pretendido buen funcionamiento del correo hispanoamericano. Esto demuestra cómo “los hombres sobre el terreno” veían limitadas sus acciones por múltiples razones y tuvieron que dinamizar las prácticas

⁸³² A.G.I., *Indiferente General*, 1586.

⁸³³ A.G.I., *Indiferente General*, 1587.

⁸³⁴ PAQUETTE, Gabriel. *Enlightenment, Governance, and Reform in Spain and its Empire 1759-1808*. Londres: Palgrave Macmillan, 2008, p. 115.

comunicativas, ajustándose a una multiplicidad de presiones y circunstancias para la supervivencia de la oficina postal.

Por consiguiente, para ejecutar la reforma postal en los espacios americanos era necesaria una obligada adaptación a las circunstancias locales, algo que ya se reflejaba en la documentación que propulsaba la reforma postal, como se expuso en las órdenes superiores que dictaban a estos empleados.

“En inteligencia de que los que corresponden al manejo de la Renta en estos Reynos, se adaptarán en aquellos parages en quanto las circunstancias lo permitan. Mas en asunto a caudales, arca para entrada y salida de ellos y demás connotados con la rigurosa intervención; se ha de seguir substancialmente lo que se manda en las ordenanzas que coinciden con ellas mediante que en esto no hay motivo de alterar lo establecido”⁸³⁵.

A pesar de esta advertencia, las condiciones particulares de los territorios indianos afectaron sobremanera la circulación del correo interior, llevada a cabo por mensajeros encargados de conducir la correspondencia de unos a otros espacios del interior hispanoamericano.

Con la implantación de la reforma postal, las autoridades españolas trataron de garantizar la inviolabilidad de la correspondencia como premisa fundamental de la circulación de la comunicación postal. En este sentido, se produjo un conflicto constante, en la práctica, entre dicho principio y la transgresión de esta norma. Con respecto a este aspecto, hallamos el caso del gobernador de Cartagena de Indias quien exigió al administrador de correos que, una vez llegada la correspondencia de España, tendría que abrir los pliegos, leer todas las cartas, separar las del gobernador para entregárselas a él primero, y al día siguiente hacer lo propio con el público en general, con la exigencia del gobernador de que hasta su orden no se debía repartir el resto del correo. Mientras que lo regular, según la normativa, era sacar el despacho y tasarlo, contarlo y anotarlo, y luego hacer el apartado general, que consistía en clasificar las cartas según destino, sin entremezclarlas con las del gobernador y otros sujetos que gozaban de la misma distinción. Evidentemente, en tales circunstancias, se producía una disputa entre el método reglamentado que tenía que seguir el administrador y el impuesto por la autoridad local cartagenera, que fue la que prevaleció hasta entonces.

⁸³⁵ A.G.I., *Correos*, 69 A.

Los Directores de la Renta se plegaban a la práctica seguida en América que, efectivamente, consistía en esperar a la orden del gobernador para distribuir el resto de la correspondencia al público, alegando que este método en nada se oponía al establecimiento del sistema postal. Además, estos hábitos afectaron considerablemente al retraso del giro postal debido a la potestad que ejercían las autoridades hispanoamericanas, como los virreyes y los gobernadores, de detener el correo a su antojo⁸³⁶. Esta preponderancia de las autoridades era algo que se reflejaba en las normativas, como ocurría con el procedimiento que debía seguir la correspondencia a su llegada desde América a La Coruña, donde se priorizaba el despacho de los pliegos oficiales de las altas esferas de la administración, que debía de conducirse de manera inmediata a la Corte de Madrid y, después, se enviarían en segunda expedición las demás cartas que hubiesen llegado para Madrid y los demás lugares de España⁸³⁷.

En ocasiones la apertura de pliegos se hacía por propia iniciativa de los agentes de las oficinas postales en favor de sus intereses⁸³⁸. Nos referimos al administrador de correos de Santa Fe, Juan Díaz de Herrera, quien fue acusado por el oficial mayor interventor de su estafeta de que hacía y deshacía según su voluntad, pues luego que llegaban los pliegos, y antes de que se repartieran los de oficio, “ya se sabe quanto contienen los que vienen para la administración cuia facilidad proviene de que el citado Herrera le parece que divulgando sus contenidos logra con sus amigos las mas particulares satisfacciones”⁸³⁹. Estos hechos ponen sobre el tapete cómo el servicio postal era una herramienta indispensable para controlar y supervisar la circulación de la información.

No menos reseñable fue el caso reflejado en la correspondencia particular que envió el comisionado José Antonio Pando al Director General de Correos, Lázaro Fernández de Ángulo, en la cual Pando se quejaba de la detención de cartas de forma deliberada por parte de los empleados postales: “me parece que se ha detenido cuidadosamente en alguna parte con el fin de que no llegase a mi poder, antes de concluir los asuntos de mi comisión

⁸³⁶ “Algunos de los gobernadores de ese reino detienen los correos de tierra según les parece y no dejan a los dependientes de la renta la libertad de su administración interior”. A.G.I., *Indiferente General*, 1587.

⁸³⁷ A.G.I., *Correos*, 484 B.

⁸³⁸ Jerónimo de Arenas, gobernador de Guayaquil, fue acusado por el comisionado José Antonio Pando por inspeccionar las valijas de correos en su casa antes de ser entregadas al público. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Venezuela*, Tomo 1, Documento 9, 1772-1773.

⁸³⁹ A.G.I., *Correos*, 213 A.

en Cartagena”⁸⁴⁰. De hecho, en esta carta, Pando sospechaba del administrador de correos de La Habana y su vínculo con el de Cartagena de Indias, cuyos intereses se entremezclaban para cumplir sus propósitos, que materializaban con la dilación o interrupción de determinada correspondencia⁸⁴¹. Los complejos entramados de intereses entre los distintos agentes hacían posible estos bloqueos de la correspondencia entre unos y otros actores, involucrados en el funcionamiento del servicio postal, con el fin de sacar el máximo rédito según sus inclinaciones y vínculos sociales.

La apertura de la correspondencia por parte de autoridades o funcionarios de la Corona también se llevaba a cabo en otros sistemas postales europeos. Tanto es así que en algunos estados europeos se establecieron gabinetes que se dedicaban al espionaje de las cartas alegando razones de estado. Estos mecanismos de vigilancia y de control estatal violaban el secreto postal manifestando razones de seguridad. Eran los denominados *Black Cabinets* en Gran Bretaña, *Cabinet Noir* en Francia, y *gabinetes de abertura* en Portugal⁸⁴².

Todo ello demuestra la clara mediación que efectuaban los distintos agentes de correos en materia postal. Esto se efectuaba a través de dinámicas de contacto en las cuales determinados agentes actuaron como mediadores que hicieron posible las conexiones postales según sus intereses y que encontraron en el correo una vía de intercambio de información para lograr sus propósitos e intereses. Esto producía, según Arendt Brendecke, un aislamiento del soberano del conocimiento directo de su imperio, conformándose una percepción indirecta de sus dominios como elemento político que constituía el proceso de dominio en sí⁸⁴³.

Los agentes de correos pretendían garantizar la seguridad de la circulación de la correspondencia. En este aspecto, uno de los mayores peligros que albergaban los correos

⁸⁴⁰ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁸⁴¹ Pando escribía que “en algunas ocasiones que traté a Armona de la administración y dependientes de Cartagena me respondió siempre con mucho misterio y confusamente, pero por lo que en algunas conversaciones abstractas que se tocaron, me quiso dar a entender y yo procuré informarme en La Habana y después de mi llegada a Cartagena, he formado concepto de que se hallaba interesado para la continuación como hasta aquí de unos y otros y especialmente por el Administrador, y así no es demasadamente extraño en su espíritu dominante de mandar, que observando letra de vuestra señoría en el sobre-escrito, desease saber el contenido de la carta o que a lo menos se consiguiese suspender el efecto de ella por algún tiempo”. *Ibidem*.

⁸⁴² CAPLAN, Jay. *Postal Culture in Europe, 1500-1800*. Oxford: Oxford University Press, 2016, pp. 95-125; y, SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *D. João V*. Lisboa: Círculo de Leitores/ Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2009, p.85.

⁸⁴³ BRENDECKE, Arndt. *Imperio e información. Funciones del saber en el dominio colonial*. Madrid/ Frankfurt am Main: Iberoamericana/Vervuert, 2012, p. 27.

por las rutas terrestres era la inseguridad a causa de los robos y asaltos que solían suceder, ya fuera por el deseo de hacerse con los pliegos y cartas o, aún más, por las encomiendas que transportaban los chasquis⁸⁴⁴, que eran frecuentes en las zonas mineras, como Antioquía y el Choco y que eran esenciales para mantener las relaciones comerciales dentro del virreinato neogranadino y como fuente de ingresos importante para la renta de correos. En consecuencia, se experimentaban numerosos atracos a las maletas de correos en los itinerarios postales⁸⁴⁵. Aunque, a veces, eran los propios agentes postales los que cometían tales quebrantos, como José Clemente de Arce, administrador de correos de Mompo, a quien se le siguió juicio por el robo de un paquete con una cuantiosa suma de doblones extraído de una valija de correos, que de la villa de Honda seguía para Cartagena de Indias⁸⁴⁶.

La organización de los correos se estructuró en torno a intervalos de tiempos y espacios establecidos para la coordinación y organización postal en distintos niveles, imperial y local, cuyo objetivo era que se cumplieran para fijar una regularidad en que ambos ritmos estuvieran fusionados. Las circunstancias locales hacían que los tiempos establecidos para los correos terrestres no se cumplieran según lo regulado por las instrucciones. Esto sucedía incluso antes de la reforma postal en el interior hispanoamericano “en el tiempo del conde de Castillejo, debiendo ir desde Santa Fe a Cartagena al año unos 18 correos, como lo dispuso José Pizarro, con suerte solamente llegaban 12 o 13 expediciones”⁸⁴⁷. Las implicaciones que suponían estas circunstancias era una continua variación de los tiempos de viajes en los mismos trayectos.

No obstante, este panorama se presta a matizaciones, pues en la sociedad de la época moderna podían existir varias concepciones del tiempo, según las percepciones de cada sujeto. No cabe duda de que la concepción de distancia actual es totalmente diferente a la de los tiempos coloniales, así que es necesario pensar la distancia y los tiempos en la sociedad colonial como una cuestión de perspectiva relativa y flexible, enmarcada en unos determinados contextos socioeconómicos y político-culturales que condicionaban la gobernabilidad de los imperios coloniales. De manera que la distancia dependía de

⁸⁴⁴ También se perdían o se deterioraban los pliegos por las crecidas del Río Magdalena, que afectaban a las embarcaciones que transportaban el correo. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 4, Documento 8, 1777-1778.

⁸⁴⁵ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 3, Documento 5, 1769.

⁸⁴⁶ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*. Tomo 1. Documentos 1, 2 y 4; Tomo 3, Documentos 1 y 18; Tomo 4, Documento 4, 1770-1792.

⁸⁴⁷ A.G.I., *Correos*, 69 A.

necesidades económicas, sociales y políticas que eran cambiantes y respondían a circunstancias y características particulares del momento. De hecho, los actores, sus interacciones y actitudes sociales y sus prácticas eran las que envolvían las dinámicas del tiempo. Por lo que, según el parecer del historiador Ricardo Uribe, hay que cuestionarse la noción de eficacia y velocidad del correo, pues éstas estarían supeditadas a las circunstancias del momento y a la percepción del tiempo que tenían los agentes⁸⁴⁸.

Al igual que en los correos de mar, en los de tierra, uno de los principales factores que afectaron al manejo de la renta directamente fueron las condiciones climáticas, dado que Cartagena de Indias se caracterizaba por tener un clima bastante húmedo y caluroso que hacía que el trabajo se convirtiera en algo pesado y difícil de soportar. El factor climático no era tenido en cuenta por las autoridades peninsulares a la hora de elaborar los reglamentos. Sin embargo, era una variable que perjudicaba notoriamente a las personas venidas de la península, que no estaban acostumbradas a dicho clima. De hecho, debido a estas condiciones meteorológicas, algunos empleados postales solicitaban a sus superiores el traslado a otro paraje americano con un clima más propicio, o volver a la península. Este fue el caso de Manuel de Valbuena quien, en diciembre de 1765, cuando no había pasado ni un año después de su arribo al puerto cartagenero, solicitó que se le mudase a otro destino con un tiempo más benigno por su mal estado de salud, ya que se encontraba “en un país tan opuesto a la naturaleza más robusta, sin haverme permitido salir de casa, me imposibilitaba el deseo de mejor acierto y cumplimiento de mi obligación”⁸⁴⁹. Lo mismo sucedía en otras estafetas agregadas, como la de Panamá, en la cual su administrador postal, José de Zavala, informó que se hallaba quebrantado su salud a causa del clima de aquel lugar⁸⁵⁰. Esto se debía, en gran medida, a que estas políticas borbónicas estaban trazadas más como una unidad de todo el territorio que ajustándolas a la idiosincrasia de los distintos espacios americanos.

⁸⁴⁸ URIBE, Ricardo. *Las dinámicas del tiempo. Relojes, calendarios y actitudes en el virreinato de la Nueva Granada*. Medellín: La Carrera Histórica, 2016, pp. 110-114.

⁸⁴⁹ “Hallándome cada día con mayor deterioro en mi salud, precisado a medicarme incesantemente con el desconuelo de no experimentar alivio y la gran destemplanza de este clima tan contrario que me impide la atención al desempeño de mi encargo”. Finalmente, Valbuena regresó a España para unirse a su familia y continuar al servicio de la renta de correos, tras rechazar la propuesta de ir a México para ocupar el puesto de oficial mayor en ese destino, porque seguía siendo un cargo en América donde consideraba que el clima le afectaba su salud. A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁸⁵⁰ *Ibidem*.

Las clases subalternas también participaron activamente en el giro postal, ya fuera para su obstrucción, obstaculizando la circulación del correo, o para conseguir la máxima eficacia y fluidez, ayudando a la movilización de la correspondencia.

En el primer caso hallamos a indígenas, cuyo carácter beligerante en algunos lugares, como en Río de Hacha, impedían que la correspondencia discurriera normalmente. Las autoridades celaban por esta situación y determinaban la reducción de estos indios que, a pesar de los numerosos esfuerzos, no se conseguía.

“Se gastó en su pacificación y reducción a pueblos ... oy mal atendidos los indios indios por el Comandante del Río del Hacha, se hallan practicando pocas menos obstilidades que practicaban antes y precissando a seguir las correspondencias de esta con Caracas, por la dilatada ruta de Santa Fe, en que gastan seis meses haziendoze en menos de uno”⁸⁵¹.

Una situación parecida ocurría en el Darién, donde los indios se unían con los ingleses asentados allí para asaltar con sus piraguas las embarcaciones que transportaban personas, mercancías y correspondencia⁸⁵². En torno a esta cuestión, los funcionarios españoles tuvieron que consultar y negociar con los poderes locales para la aplicación de las reformas⁸⁵³. Por lo cual, en ciertos lugares era necesario negociar con las autoridades locales indígenas para el paso del correo, ganándose el favor de los caciques “repartiéndoles tierras y concediéndoles algunas exempciones o franquicias para que por vía de compensación hayan de tener caballerías prontas y seguros los caminos de principal tráfico de sus respectivos términos”⁸⁵⁴.

En el segundo aspecto, en los documentos encontramos cómo en algunas administraciones de correos había negros o mulatos que trabajaban como mozos⁸⁵⁵, o cómo conductores del correo, especialmente como bogas del río Magdalena. En esta faceta también eran muy habituales los indígenas que servían como mensajeros, los

⁸⁵¹ *Ibidem*.

⁸⁵² A.G.I., *Correos*, 70 A. Sobre la provincia del Darién véase SUÁREZ PINZÓN, Ivonne. “La Provincia del Darién y el Istmo de Panamá: Tres siglos en el corazón de las disputas por la expansión del capitalismo”, *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, vol. 16, nº 1, 2011, pp. 17-50.

⁸⁵³ Algunos autores han realizado un recorrido historiográfico sobre las élites hispanoamericanas. Véase LANGUE, Frédéric. “Las élites en América colonial (siglos XVI-XIX). Recopilación bibliográfica”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. LIV, nº 1, 1997, pp. 199-228; PONCE LEIVA, Pilar y AMADORI, Arrigo. “Historiografía sobre élites en la América Hispana: 1992-2005”, *Chronica Nova*, nº 32, 2006, pp. 21-50.

⁸⁵⁴ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁸⁵⁵ *Ibidem*.

conocidos como chasquis, en el interior del virreinato transportando pliegos y encomiendas de forma oficial o extraoficial, debido a que eran excelentes conocedores del territorio americano y expertos en transitar por él⁸⁵⁶. En este punto, conviene notar que el término chasqui, ligado a lo indígena generó una mestización y generalización pues tras la reforma postal se aprovechó este término para designar a cualquier conductor del correo, hasta los primeros años del siglo XIX, ya fuera indígena, negro o mestizo. De acuerdo con esta perspectiva, se puede observar cómo existió una estrategia de integración de los naturales del país para hacer más eficaz el servicio postal por el interior de América. De cara al buen funcionamiento del sistema postal, los administradores y demás empleados de correos estaban obligados a actuar conjuntamente y en armonía para garantizar la distribución de la correspondencia con estas clases subalternas. Estas era las que actuaban principalmente como chasquis además de ejercer una agencia directa en los procesos de distribución y circulación de la comunicación postal, y desempeñar un papel esencial en la conducción del correo y en la organización postal en Nueva Granada, convirtiéndose en agentes imprescindibles para la movilidad de la correspondencia por el interior americano.

Las reformas borbónicas buscaban el beneficio económico a través de la recaudación de ingresos de sus proyectos, como la renta de correos. El modelo de gestión económica de los Borbones impulsó una nueva estructura administrativa, que procuró ejercer una autoridad más directa y conseguir un control más seguro de la información sobre caudales y deudas⁸⁵⁷. En consecuencia, la oficina postal, tal y como ocurría con otros organismos, estaba orientada hacia una maximización de la recaudación fiscal y toda su administración se estructuraba alrededor de esta labor⁸⁵⁸. Sin embargo, en la práctica no se logró cumplir esta expectativa debido a que la economía se movía entre líneas formales e informales, lo que hizo más complicado la consecución de los objetivos marcados por la monarquía.

⁸⁵⁶ Sobre el lugar que ocuparon los indígenas en los mecanismos de circulación de la información, véase GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Nelson Fernando. “De los ‘chasquis’ de Nueva España: la participación de los indios en la movilización de correo y la reforma del aparato postal novohispano (1764-1780)”, *Indiana*, vol. 34, n° 2, 2017, pp. 85-109; y QUESADA, Eugenio de. “Los chasquis en el Nuevo Reino y el virreinato de Nueva Granada”, *Academus*, n° 21, 2017, pp. 9-42.

⁸⁵⁷ SÁNCHEZ SANTIRÓ, Emerst. *El gasto público en los imperios ibéricos, siglo XVIII*. México D.F.: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, 2015, p. 32

⁸⁵⁸ GARAVAGLIA, Juan Carlos. “Servir al Estado, servir al poder: la burocracia en el proceso de construcción estatal en América Latina”, *Almanack*, n° 3, 2012, p. 14.

Por consiguiente, una de las funciones principales de la administración de correos de Cartagena de Indias era centralizar la gestión económica de su área de influencia, a través del envío del producto líquido, es decir, el dinero, y las relaciones de cargo y data, que debían de realizar las estafetas agregadas a la principal cartagenera. En línea con el modelo de rentas provinciales, que exponen Jean Pierre Dedieu y José Ignacio Ruiz, el administrador de correos, al estar al frente de la estafeta, estaba obligado a poseer una de las dos llaves del arca de caudales (la otra la tenía el oficial mayor interventor), a remitir anualmente a la Contaduría Principal de Madrid las cuentas y el producto de la oficina postal cartagenera y las agregadas, y a informar al organismo central de las incidencias de las cobranzas. Además, tenía a sus órdenes, en cada uno de los partidos locales y provinciales, administradores que cobraban en su nombre las rentas en sus demarcaciones particulares y era económicamente responsable de sus actuaciones⁸⁵⁹.

No obstante, la realidad no se correspondía con las expectativas de la Corona debido a que esta tarea no era cumplida como el gobierno deseaba. Este hecho queda ilustrado en las quejas del administrador de correos de Cartagena de Indias en 1782, José Fuertes, que reflejaba el retraso o el incumplimiento de las cuentas de las estafetas subalternas, las cuales no entregaban los productos líquidos a la principal: “No es justo que la Renta después de ser un establecimiento tan útil, esté mendigando ahora unos atrasos tan postergados y los deudores se hagan sordos a las insinuaciones de un cuerpo tan respetable como el de la Dirección General”⁸⁶⁰. Según la normativa, éstas le tenían que entregar, al final de cada mes, una relación mensual de valores y el producto líquido de lo obtenido por la renta, para que fuera enviado a la Contaduría General de la Renta de Correos en Madrid. En muy pocas ocasiones se cumplía dicha disposición, pues el atraso en el envío de estas cuentas y de la remesa de dinero⁸⁶¹. Además, cuando lo ejecutaban, sólo remitían una corta porción del caudal. Esto ocasionaba que el administrador no pudiera terminar a tiempo las relaciones mensuales para remitirlas a Madrid, previo paso por La Habana, además de originar falta de liquidez en las arcas de la administración.

Para regularizar el envío de los caudales de las estafetas agregadas a la principal, los Directores de la Renta dispusieron que, por orden todos los administradores, debían

⁸⁵⁹ DEDIEU, Jean-Pierre y RUIZ, José Ignacio. “Tres momentos en la historia de la Real Hacienda”, *Cuadernos de historia moderna*, nº 15, 1994, p. 94.

⁸⁶⁰ A.G.I., *Correos*, 70 B.

⁸⁶¹ El retraso de las administraciones subalternas podía ser incluso de años, como ocurría con la de Ocaña, de quien decía el administrador de correos de la principal de Cartagena de Indias lo siguiente: “hace ocho años que no paga y tres que no rinde cuentas”. *Ibidem*.

dar fianza abonada del valor que se regule en un año en la estafeta, con excepción de algún caso particular, y obligatoriamente para los nuevos cargos. Esta normativa encontró dificultades para su entero cumplimiento porque era complicado hallar sujeto con dinero para dar fianza a la renta de correos y, en las villas o pueblos como Río del Hacha, Tenerife u Ocaña era prácticamente imposible por su corta economía⁸⁶².

Los gastos económicos no dejaban de acechar al oficio de correos, siendo una de las mayores preocupaciones tanto del personal del oficio en Cartagena de Indias como el de la península, cuya preocupación se centraba en obtener el mayor producto líquido de esta renta de correos para lograr su objetivo de ser provechosa económicamente y, sobre todo, de sufragar los costes que producía dicho servicio postal. Este propósito, a veces, no se conseguía en lugares más pequeños o con menor comercio y, en tal caso, se debía costear con el producto de las administraciones postales más provechosas.

El método de cobro de las cartas también era considerado perjudicial por los empleados de las oficinas de correos pues gran parte de la correspondencia no era recogida por el público por no pagar las tarifas. Para solventar este problema propusieron la fórmula que seguía el teniente del correo terrestre, que cobraba los portes de forma anticipada para evitar que quedase detenida en la estafeta correspondiente, sin poder darle despacho por el impago de la misma. Sin embargo, los mandos del sistema postal continuaban con el modo del pago “a posteriori”, excepto el franqueo de cartas que se producía con antelación.

Siguiendo esta línea, una de las disposiciones de las ordenanzas de correos que generaba mayores discrepancias, entre los distintos agentes interesados en el giro postal era el pago de las tarifas postales. Aunque existía una amplia normativa que intentaba prevenir y evitar los abusos de los agentes, y a pesar de que el artículo 18 del *Reglamento Provisional* recogía la máxima que nadie estuviera exento de pagar los portes de las cartas, excepto los de oficio que fuesen dirigidos a los secretarios del Despacho Universal y a los presidentes o gobernadores de los consejos de la Corte de España⁸⁶³, los abusos

⁸⁶² En las administraciones de correos subalternas hallamos a administradores que dieron fianza a dicha renta, la cual variaba según la relevancia: Pedro de Arispe y Arismendi, administrador postal de Portobelo, tenía dado fianza de 2000 pesos, Joaquín García Castañón de Panamá 2500 pesos, Miguel Longaray de Santa Marta de 200 pesos, y Antonio López de Montoya de Mompo de 500 pesos. A.G.I., *Correos*, 70 A.

⁸⁶³ “Que nadie en España, ni en las Indias, será esento de este porte, aunque sean los virreyes, gobernadores, Capitanes-Generales, Audiencias, Tribunales de Inquisición, Cruzada, ni otros algunos, aunque lleven los pliegos el Sello Real de Castilla y León, para cortar de este modo los fraudes que se experimentan: debiendo llevar quenta y razón de los portes en los que sea de oficio, para cobrarlo de las penas de Cámara y gastos de Justicia en lo que toca a los Tribunales”. A.G.I., *Estado*, 86 A.

por parte de los poderes locales en esta materia eran reiterados y demostraban, una vez más, la supremacía de estos mandos⁸⁶⁴.

La normativa comprendía la franquicia de los pliegos de oficio, es decir, de los correos que el virrey, Real Audiencia y Tribunal de Cuentas u otros tribunales enviaban a gobernadores, oficiales reales y otras autoridades indianas o peninsulares en asuntos del servicio del rey. Ahora bien, la correspondencia particular debía de ser abonada a la renta de correos, así como los pliegos y cartas del gobierno, alcaldes ordinarios, comunidades, cabildos, administradores de renta de tabaco y de mar de la Real Hacienda y otras personas particulares o empleados. El abuso se daba continuamente ya que, en numerosas ocasiones, las autoridades se negaban a pagar el transporte del correo, ya fuese oficial o particular⁸⁶⁵. Asimismo, múltiples sujetos de la élite peninsular e hispanoamericana solicitaron, en innumerables ocasiones, la exención de satisfacer los portes de la correspondencia. La mayoría formaban parte de la alta administración, pero también hallamos a aristócratas, como el conde de Moctezuma quien, expresando los varios privilegios concedidos a la casa del Emperador Moctezuma, su sexto abuelo, solicitaba la franquicia de las tarifas postales para él y para sus sucesores. Este tema fue discutido por la Junta Superior de Correos, que determinó denegar esta instancia porque “sería abrir una puerta para que a su imitación otros muchos la solicitasen”⁸⁶⁶.

Por lo tanto, podemos comprobar cómo esta reglamentación connotaba una gran cantidad de quejas y de reclamos de autoridades que pretendían obtener, y que se hiciera efectiva, la franquicia de sus cartas a España. Entre los diferentes agentes que hacían estas reivindicaciones hallamos también a religiosos, como los capuchinos, quienes solicitaron que el rey ratificara la concesión de no pagar cartas que, por el correo, iban dirigidas a los religiosos capuchinos en todos sus dominios⁸⁶⁷. Este hecho demuestra cómo, más allá de las esferas políticas, se encontraban otras como la religiosa, un sector privilegiado al

⁸⁶⁴ Los abusos de poder y la corrupción también se produjeron en otros sectores de la sociedad colonial neogranadina. Véase MUNIVE CONTRERAS, Moisés. “Por el prestigio en la sociedad colonial: vicios de los funcionarios reales en el caribe colombiano (Mompox, siglo XVIII)”, *Procesos históricos: revista de historia, arte y ciencias sociales*, n° 8, 2005, pp. 1-29; REYES CÁRDENAS, Ana Catalina. “Corrupción, poder y abuso: el caso de los Capitanes a Guerra durante el tardío colonial en el Nuevo Reino de Granada”, *Historiolo. Revista de historia regional y local*, vol. 5, n° 9, 2013, pp. 42-72.

⁸⁶⁵ Una de las instituciones que más abusaba de la franquicia de portes de las cartas era el Consejo de Indias, de lo que se quejaban los Directores de la Renta de Correos, pues consideraban que estos abusos serían “un medio indirecto pero muy eficaz de destruir el correo marítimo”. A.G.I., *Indiferente General*, 1586.

⁸⁶⁶ A.G.I., *Correos*, 451 B.

⁸⁶⁷ El Marqués de Grimaldi fue el encargado de mantener la Real Orden de 4 de agosto de 1765 sobre la franquicia concedida a los religiosos capuchinos. A.G.I., *Correos*, 70 A.

que se le concedía distintas prerrogativas, como la de no cobrar los portes de las cartas. Cabe señalar que la franquicia de las cartas a esferas privilegiadas también sucedía en otros imperios, como el británico y el francés, donde sectores como el religioso, los miembros de la familia real, embajadores, diplomáticos o miembros del Parlamento gozaban de estas prebendas y cometían abusos en torno a esta concesión⁸⁶⁸. Lo que perpetuaba el privilegio de unos sectores frente a otros en el seno del sistema postal.

Otra ganancia que perseguía la renta de correos era la distribución de ejemplares de impresos como la *Gaceta de Madrid*, el *Mercurio*, *Guías de forasteros* y libros a América, para propagar las noticias públicas de Europa y la difusión cultural. Lo cual estaba en relación con el ideario ilustrado de la época, que abogó por un desarrollo de la información científica que convertía al correo en una vía de distribución de impresos y libros. Sin embargo, en los territorios hispanoamericanos, sus habitantes mostraban un desinterés por recibir estas publicaciones periódicas porque parecían caras y no eran demasiado solicitadas. Además, en Cartagena de Indias la mayoría de la población era comerciante, por lo que eran sabedores de las noticias europeas, a través de sus corresponsales o de los propios registros que salían de Cádiz, transportando más rápidamente estos periódicos con los cuales se noticiaba “al pueblo de las novedades que ay y así quando llegan las de los correos no hallan espendio por su posterioridad”⁸⁶⁹. En este punto, cabe señalar que esta circulación de impresos a través del sistema postal se produjo también, aunque de forma más intensa y frecuente, en el imperio británico⁸⁷⁰.

A esta situación se le unía la limitación de cartas que llegaban realmente por la administración de correos. “Es sumamente limitada la correspondencia que desde los principios del establecimiento ha circulado y circula para Tierra Firme pues para el reino de Perú rara vez viene una carta de particulares”⁸⁷¹. Estas palabras de José Antonio de Armona en el año de 1772, ocho años después del establecimiento de los correos marítimos, revelaban la escasez de correspondencia particular que circulaba por las embarcaciones oficiales de la renta de correos. Esta situación que acarrea graves problemas económicos y de financiación de dichos navíos, especialmente los que giraban

⁸⁶⁸ ZILLIACUS, Laurin. *From pillar to post. The Troubled History of the Mail*. Londres: William BHeinemann LTD, 1956, pp. 133-136.

⁸⁶⁹ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁸⁷⁰ Sobre la relación intrínseca entre el correo y la circulación de impresos, especialmente periódicos, véase KIELBOWICZ, Richard B. *News in the mail. The press, post office and public information, 1700-1860s*. Nueva York: Greenwood Press, 1989.

⁸⁷¹ A.G.I., *Correos*, 430 A.

entre los puertos del Caribe español, pues sólo con el producto de los portes de las cartas no alcanzaban para costear tales barcos y, en consecuencia, recurrían a los fletes y pasajeros que aliviaban un poco los costos de la renta. Sin embargo, seguían sufriendo enormes gastos debido a la mala situación del comercio legal intercolonial de los puertos caribeños del imperio hispánico:

“En un país donde está casi cadavérico el comercio provincial ni puede haber abundantes conducciones de efectos o frutos y pasajeros ni de correspondencia por falta de objetos de interes que la producen. Esto es lo que la experiencia de 7 años ha enseñado de Cartagena y Tierra Firme. Por lo que el comercio entre Tierra Firme y La Habana es muy limitado [...] la enfermedad está en otra parte: faltan los frutos de la tierra, el comercio y por tanto los fletes y la correspondencia epistolar entre los hombres”⁸⁷².

El escaso flujo comercial intercolonial fue uno de los mayores perjuicios para el progreso del comercio del imperio hispánico. A diferencia de lo que ocurría en otras potencias imperiales como la británica y la francesa, donde sí había una vinculación mercantil fuerte entre sus dominios coloniales⁸⁷³.

De esta forma, el asunto de las cuentas era uno de los puntos donde más incidía la Dirección General de Correos para su correcto funcionamiento. No obstante, este asunto era complejo pues continuaron los problemas económicos durante el establecimiento donde no se pudo sacar todo el beneficio que la Corona esperaba, debido a que los gastos eran de mayor cuantía que los ingresos y, por lo tanto, difíciles de sufragar solamente con el cobro de los portes, dada la poca correspondencia que llegaba a la oficina en sus primeros años⁸⁷⁴. Esta circunstancia se puede observar a través del análisis de las relaciones de cargo y data de la administración de correos de Cartagena de Indias, la cual

⁸⁷² *Ibidem*.

⁸⁷³ La estructura comercial de las colonias francesas y las británicas en América se basaban en las relaciones mercantiles entre las colonias continentales del norte de América y las posesiones antillanas del Caribe que, además, se intensificaron en el caso británico a partir de mediados del siglo XVIII. Sobre este asunto véase, entre otros, FIELDHOUSE, David. *Los Imperios Coloniales desde el siglo XVIII*. Madrid: Siglo XXI Editores, 1987; LUCENA GIRALDO, Manuel. “Tinieblas de la memoria. Una reflexión sobre los imperios en la Edad Moderna”, *Debate y perspectivas. Cuadernos de Historia y Ciencias Sociales*, n° 2, 2002, pp. 7-26; MARTÍNEZ SHAW, Carlos y ALFONSO MOLA, Marina. *Europa y los Nuevos Mundos en los siglos XV-XVIII*. Madrid: Síntesis, 1999; MCFARLANE, Anthony. *El Reino Unido y América: la época colonial*. Madrid: Mapfre D.L., 1992; PÉREZ HERRERO, Pedro. *América Latina y el colonialismo europeo (siglos XVI-XVIII)*. Madrid: Síntesis, 1999.

⁸⁷⁴ En este aspecto económico véase PIEPER, Renate. “La aportación americana a la Real Hacienda española en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Estudios de historia social y económica de América*, n° 6, 1990, pp. 69-76.

nos permite analizar la dinámica de su actividad económica a lo largo de los años estudiados. En el gráfico se pueden apreciar los ingresos y gastos de la administración de correos de Cartagena de Indias (gráfico nº 6). La rentabilidad del nuevo sistema postal se pone en duda cuando se examinan las cuentas de la administración de correos de Cartagena de Indias. Estos datos económicos muestran cómo hubo un aumento progresivo de los ingresos de la renta de correos, pero también de los gastos, lo que mermaba la intención de la Corona de convertir la institución postal en un organismo provechoso y beneficioso para la Real Hacienda, debido a los grandes gastos que esta acarrearba.

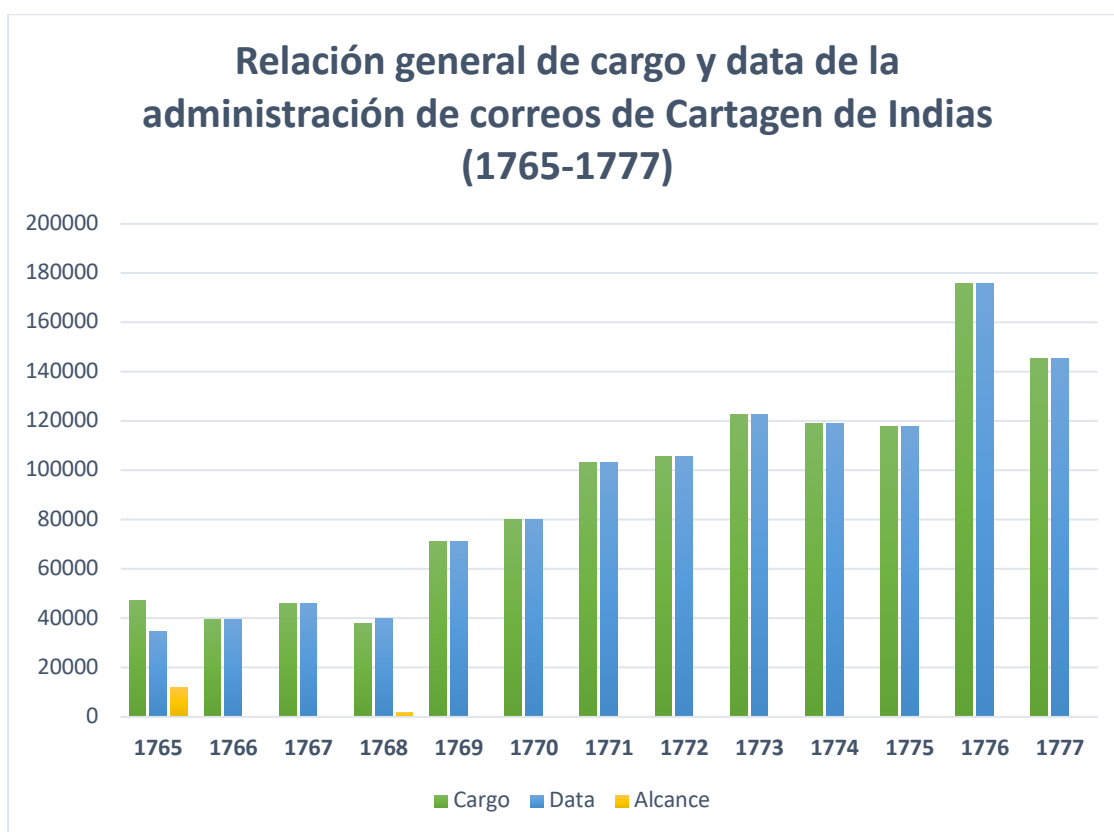


Gráfico nº 6: Relación general de cargo y data de la administración de correos de Cartagena de Indias (1765-1777). Elaboración propia. Fuente: A.G.I., *Correos*, 73 A – 76 B.

Sin embargo, los datos de las cuentas hay que tratarlos con suma precaución porque los empleados de correos podían falsificarlos según sus intereses, como se puede observar en el caso del administrador Longoria, a quien se le acusó de que “remitía sin la formalidad devida. Que tubo serenidad para pasar sus cuentas a La Havana con la expresión de saldadas en mayor cantidad, quando aun no lo estaban las anteriores, y sin

que se le hubiese reconvenido”⁸⁷⁵. Algo que evidencia el gráfico anterior, donde se puede ver cómo las cantidades del cargo y la data durante la administración de Longoria eran exactamente las mismas. De manera que, la evolución del panorama económico de la renta de correos de Cartagena de Indias se presta a matizaciones, debido a que estos instrumentos eran personalizados y podían ser modificados según las predilecciones de los interesados.

En un plano comparativo con los principales ramos que originaban ingresos fiscales en Cartagena de Indias, podemos observar cómo los ingresos de la renta de correos estaban muy alejados de los situados, y de los ramos de aguardiente, tabaco, aduana y avería, que constituían los principales ingresos fiscales después del situado de Cartagena de Indias (tabla n° 1).

INGRESOS FISCALES DE CARTAGENA DE INDIAS
(1751-1810)

| Periodo | Ingresos (1) | Aguardiente | | Tabaco | | Aduana | | Avería | | Situado | | Sisa | | Principales ingresos | |
|-----------|------------------------|----------------------|------------------|---------------------|------------------|------------------------|------------------|---------------------|------------------|----------------------|------------------|---------------------|------------------|----------------------|------------------|
| | | (2) | Part. % (2/1) | (3) | Part. % (3/1) | (4) | Part. % (4/1) | (5) | Part. % (5/1) | (6) | Part. % (6/1) | (7) | Part. % (7/1) | (8) (2 a 7) | Part. % (8/1) |
| 1751-1755 | 1.353.433 | 107.832 | 7,97 | - | - | - | - | 137.947 | 10,19 | 632.417 | 46,73 | 172.508 | 12,75 | 1.050.704 | 77,03 |
| 1756-1760 | 1.421.287 | 99.542 | 7,00 | - | - | - | - | 87.720 | 6,17 | 839.229 | 59,05 | 44.818 | 3,15 | 1.071.309 | 75,38 |
| 1761-1765 | 1.903.733 | 116.543 | 6,12 | 30.657 ³ | 1,61 | - | - | 144.746 | 7,60 | 1.212.175 | 63,67 | 40.871 | 2,15 | 1.544.992 | 81,16 |
| 1766-1770 | 1.259.920 ¹ | 207.957 ¹ | 16,51 | 92.520 ² | 7,34 | - | - | 94.967 ⁴ | 7,54 | 585.947 ¹ | 46,51 | 27.643 ¹ | 2,19 | 1.009.034 | 80,09 |
| 1771-1775 | 2.008.505 | 261.902 | 13,04 | 174.458 | 8,69 | - | - | 96.614 | 4,81 | 952.548 | 47,43 | 37.444 | 1,86 | 1.522.966 | 75,83 |
| 1776-1780 | 3.355.560 | 355.091 | 10,58 | 292.135 | 8,71 | - | - | 88.721 | - | 1.822.747 | 54,32 | 56.331 | 1,68 | 2.815.025 | 77,93 |
| 1781-1785 | 4.180.423 | 401.975 | 9,62 | 316.211 | 7,56 | 645.075 | 15,43 | - | - | 2.014.018 | 48,18 | 48.882 | 1,17 | 3.426.161 | 81,96 |
| 1786-1790 | 5.425.626 | 578.622 | 10,66 | 651.652 | 12,01 | 1.097.384 ⁴ | 20,23 | - | - | 2.194.629 | 40,45 | 60.437 | 1,11 | 4.582.724 | 84,46 |
| 1791-1795 | 4.013.097 | 208.338 | 5,19 | 503.950 | 12,56 | 697.566 | 17,38 | - | - | 1.885.931 | 46,99 | 71.647 | 1,79 | 3.367.432 | 83,91 |
| 1796-1800 | 5.357.909 | 302.958 | 5,65 | 572.256 | 10,68 | 376.413 | 7,03 | - | - | 2.348.929 | 43,84 | 46.581 | 0,87 | 3.647.137 | 68,07 |
| 1801-1805 | 5.647.684 | 248.188 | 4,39 | 572.029 | 10,13 | 487.021 | 8,62 | - | - | 2.997.262 | 53,07 | 60.285 | 1,07 | 4.364.785 | 77,28 |
| 1806-1810 | 4.876.211 | 204.162 | 4,19 | 632.423 | 12,97 | 489.898 | 10,05 | - | - | 3.426.845 | 70,28 | 65.202 | 1,34 | 4.818.530 | 98,82 |
| Total | 40.803.388 | 3.093.110 | 7,58 | 3.838.291 | 9,41 | 3.793.357 | 9,30 | 650.715 | 1,59 | 20.912.677 | 51,25 | 732.649 | 1,80 | 33.020.799 | 80,93 |

Tabla n° 1: Ingresos fiscales de Cartagena de Indias (1751-1810). Fuente: MEISEL ROCA, Adolfo.

“¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias a fines del siglo de las luces”,

Cuadernos de Historia Económica y Empresarial, n° 11, 2003, p. 25.

A pesar de que una legislación abundante reglamentó la organización del aparato postal para su correcto funcionamiento, la corrupción y los abusos continuaron cometiéndose. Uno de los problemas más graves que persistió a lo largo del tiempo fue el fraude en el transporte del correo. Este hecho significaba la conducción de cartas “fuera de valija”, que se perpetuaron en el tiempo a pesar de las múltiples normativas, y los

⁸⁷⁵ A.G.I., *Correos*, 70 B.

castigos establecidos que intentaban cortar el abuso y regularizar esta práctica ilícita⁸⁷⁶. La incertidumbre en los movimientos postales y los intereses de los particulares impulsaron la conducción clandestina de correspondencia, aunque la normativa prohibía a los particulares despachar correos, a través de peones o indios de a pie o a caballo con el título de chasquis, sin noticia de los oficiales de correos, mediante tales chasquis despachados sin licencia. Esta práctica era frecuente en el giro postal por el interior americano, pues muchos particulares despachaban correos propios o chasquis a su voluntad, sin permiso de los oficios de correo y sin pagar el porte de las cartas o pliegos. Estas cartas fraudulentas eran conducidas por indios, mestizos o peones que cobraban “solo la mitad de los portes que deberían satisfacer si las huviesen presentado en el ofizio”⁸⁷⁷.

Este sucesivo contrabando de cartas se incrementaba en el espacio terrestre debido al poco control efectivo que ejercía la Corona sobre el interior del continente americano a causa de sus vastas distancias y poblaciones. De manera que distintos agentes, tales como comerciantes, religiosos o particulares, cometían estos fraudes, que se repetían una y otra vez de forma numerosa, tal y como expresaba el administrador postal: “en el día son muchas las cartas que se introducen por parte de los pasajeros que trafican desde esos parajes, así eclesiásticos como seculares hasta esta ciudad”⁸⁷⁸. Por tales razones, los administradores se quejaban de forma reiterada del engaño, que se solía producir en la conducción de la correspondencia⁸⁷⁹. De todas formas, esta práctica estaba tan extendida que los propios administradores de correos, resignados, afirmaban que era muy difícil remediar esta salida clandestina de algunos sujetos con cartas y demás mercancías en sus haberes⁸⁸⁰.

Desde la otra orilla del Atlántico, los Directores Generales de Correos se preocupaban de tales quejas, y prevenían al administrador de que hablase con el

⁸⁷⁶ Se consideraba fraude a las cartas fuera de valija, papeles manuscritos o impresos o libros, así como a los libros que no estuvieran empaquetados ni en pliegos, sino sueltos, y a las encomiendas que no se hallaran envueltas. Estos hechos eran considerados delitos y eran penados con multas pecunarias, cárcel, trabajos en obra pública e incluso, en algunos casos, con el destierro del lugar de domicilio. A.G.I., *Correos*, 69 B.

⁸⁷⁷ *Ibidem*.

⁸⁷⁸ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁸⁷⁹ Manuel de Valbuena, en una carta dirigida a los Directores de la Renta en septiembre de 1765, se inquietaba por el fraude y replicaba lo siguiente: “hay enemiga declaración contra el establecimiento, además de ningún remedio para evitar los fraudes donde la correspondencia que llega en los registros de Cádiz, lo hace introduciéndose dentro de la ropa.” *Ibidem*.

⁸⁸⁰ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 1, Documento 62, 1775-1776; A.G.N.C., *Colonia, Correos, Santander*, Tomo 1, Documento 10, 1773-1774.

governador de la plaza, para que le comunicara cómo debía actuar con respecto a estos fraudes y si no se comportaba así, ellos mismos tomarían las providencias necesarias⁸⁸¹. En este plano cabe resaltar que las propias autoridades gubernamentales solían ser partícipes activas de estos fraudes. Sólo basta relatar la advertencia del administrador Valbuena: “el gobernador está notificado de esto, pero no resuelve nada”⁸⁸². Más aún cuando eran las propias autoridades quienes cometían tal atropello⁸⁸³. Esta costumbre se convertía en un instrumento político que marcaba la relativa autonomía en el seno de la estructura imperial⁸⁸⁴. Estas costumbres generaron una diversificación de los canales de comunicación postal, a pesar de que la Corona los había planificado como un servicio único que fuera oficial e imperial.

En otro ámbito, con el objetivo de resolver los asuntos judiciales de los empleados postales, el 20 de diciembre de 1776 se estableció la Real Junta de Correos y Postas de España y de las Indias como Tribunal Superior de Justicia, con absoluta independencia de los Consejos, Tribunales y cualquier otro Juzgado. Esta Real Junta se ubicó en una sala de la Casa de la Renta de Correos de Madrid, y estaba compuesta por: el Superintendente General de Correos y Postas como presidente; cuatro ministros togados, uno del Consejo de Castilla, otro de Guerra, uno de Indias y el último de Hacienda; los Directores Generales de la Renta de Correos; Ministros de Capa y Espada del Consejo de Hacienda; el Contador General en calidad de secretaria; y el Fiscal de la Renta de Correos⁸⁸⁵. La junta se configuraba como última instancia en los procedimientos de los dependientes postales, actuando como tribunal único e inapelable⁸⁸⁶. La creación de esta Junta se debía a la gran cantidad de casos judiciales en los que se vieron implicados los empleados de correos. Además de los conflictos entre los distintos agentes o los casos de contrabando de los propios empleados postales, también hallamos fraudes y robos en el seno de la administración de correos. Bernabé Antonio de Novoa, oficial tercero de la estafeta cartagenera, fue acusado por su superior, el administrador José Flores Longoria,

⁸⁸¹ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁸⁸² *Ibidem*.

⁸⁸³ El teniente gobernador de Ibagué, Ignacio Buenaventura, fue acusado por haber remitido con Salvador Fernández un pliego cerrado sin el pase ni el sello de ninguna de las administraciones de correos. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Tolima*, Tomo 1, Documento 24, 1777.

⁸⁸⁴ TAU ANZOÁTEGUI, Víctor. *El poder de la costumbre. Estudios sobre del derecho consuetudinario en América hispana hasta la emancipación*. Buenos Aires: Instituto de investigación de historia del derecho, 2001, p. 27.

⁸⁸⁵ A.G.I., *Correos*, 484 A.

⁸⁸⁶ SÁNCHEZ GONZÁLEZ, María Dolores del Mar. “La Real Junta de Correos y Postas de España y de las Indias (1776-1820)”, en *Actas del XV Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*. Córdoba: Diputación de Córdoba, 2008, p. 1668.

de sustracción y malversación de caudales debido al cobro de portes de las cartas fuera del manejo de la oficina postal y sin noticia del oficio, testando cautelosamente las deudas de dichas tarifas en el asiento correspondiente⁸⁸⁷.

El retraso de la correspondencia marítima que llegaba de España a Cartagena de Indias comportaba una tónica habitual, de la cual se lamentaban los empleados de correos, quienes afirmaban que, a veces, se retardaba tanto que primero se recibían sus duplicados por Cádiz, y que había ocasiones en las que no se tenían noticias de Europa a través del correo ordinario⁸⁸⁸. En este punto, protestaban por el hecho de que el correo ultramarino no tuviera una conexión directa desde la península a Cartagena de Indias y tuviera que hacer escala en La Habana, donde la embarcación del puerto cartagenero causaba una demora regular de tres o cuatro meses en la ida y la vuelta a Trinidad de Cuba o, incluso, se enviaban desde Trinidad en derechura a Portobelo y después pasaban a Cartagena de Indias, lo que retardaba la circulación de la información por el interior del virreinato de Nueva Granada⁸⁸⁹. Las implicaciones de esta situación propiciaban las quejas del público y el perjuicio de la renta de correos, porque los sujetos buscaban otras vías para transportar sus correspondencias y mercancías,

“Por esta irregular tardanza está el público muy disgustado, no se consigue el pronto giro de las correspondencias y pierde la renta e importe de muchas y el de considerables cargamentos para Puerto Belo, Trinidad y para aquí, que dirigen por otras vías los interesados a causa de no haber probabilidad en la llegada y salida de las embarcaciones de la renta, en las que todos arriesgaran más gustosos según ellos mismos dicen y se experimentan que concurren a un tiempo la salida de ellas y otras de particulares”⁸⁹⁰.

Las cartas de los empleados de correos de las oficinas hispanoamericanas a los Directores de la Renta de Madrid reflejaban el descontento y la oposición de la población local del interior del continente a la aplicación del proyecto postal. Dentro de esta visión, hallamos la afirmación del oficial mayor interventor de la administración de correos de

⁸⁸⁷ A.G.I., *Correos*, 70 B.

⁸⁸⁸ “En seis meses solo han llegado dos expediciones de barcos de la renta: una el 27 de enero por la balandra Diligencia y la otra el 25 de mayo que llegó a Cartagena desde Trinidad la goleta de la Renta Nuestra Señora del Rosario con los correos de Europa del mes de noviembre de 1769 y desde entonces no ha llegado otra. Pero ninguna del año 1770, mientras que, por vía de Cádiz, Puerto Rico y otras ya han recibido correos con fechas de marzo de 1770”. A.G.I., *Correos*, 69 B.

⁸⁸⁹ “El público, que estaba impaciente con la retardación, ahora que acaba de saber siguió dicha goleta de Trinidad a Portobelo en derechura, se queja amargamente y serán mayores los clamores de Santa Fe y del Ynterior del Reyno, que ya se quejaban de la tardanza y en efecto hasta el señor virrey lo ha manifestado sobradamente”. *Ibidem*.

⁸⁹⁰ A.G.I., *Correos*, 69 A.

Santa Fe, Antonio González Valedor, quien en el año 1772 sostenía lo siguiente: “Tengo advertido en estas gentes un genio caviloso, y opuesto a la Renta, que junto con la novedad de su establecimiento le induce un tedio a ella, y oposición a todos sus empleados”⁸⁹¹. Lo cual fue corroborado por Longoria al afirmar que en Santa Fe “todos o la mayor parte de aquel vecindario han mirado y miran aun con desafecto la renta”⁸⁹².

Todas estas evidencias ponen sobre el tapete que la comunicación fluía a través de diversos cauces, siendo muchas veces desconocidas para la propia administración de correos,

“Prosedían estos con tanto arbitrio, maña, y cautela en el particular, que no habían podido ser descubiertos, siéndole doloroso a dicha oficina el oyr comumente, a unos, y a otros, salió chasqui, vino chasqui, tuve una carta, etc. Sin tenerse noticia alguna por la administración...”⁸⁹³.

La expansión geográfica que sufrió el comercio del siglo XVIII generó un aumento de las necesidades de información de lugares distantes por parte de los comerciantes⁸⁹⁴, más aún, en un centro neurálgico comercial como era Cartagena de Indias. Como ha señalado Xabier Lamikiz, los mercaderes tenían una enorme necesidad de entablar una comunicación fluida con España por sus intereses económicos, pues requerían tener una información puntual de los mercados, no sólo para dominar la oferta y demanda de mercancías europeas, sino también para alimentar la confianza interpersonal necesaria en un comercio de larga distancia⁸⁹⁵. De manera que, como apunta Pedro Rueda Martínez, las tramas mercantiles atlánticas fueron dependiente de las cartas que garantizaban la buena marcha o el fracaso de sus negocios⁸⁹⁶. En este punto, cabe subrayar que, debido al riesgo y a las incertidumbres inherentes al comercio colonial, la cuestión de la confianza, estudiada en profundidad por Xabier Lamikiz, enfatizaba el rol de los vínculos de solidaridad en las redes sociales y económicas, donde la confianza ocupaba un lugar clave en la mentalidad de los comerciantes, quienes necesitaban de la actuación de

⁸⁹¹ A.G.I., *Correos*, 213 A.

⁸⁹² *Ibidem*.

⁸⁹³ *Ibidem*.

⁸⁹⁴ TRIVELLATO, Francesca. “Merchants’ letters across geographical and social boundaries”, en *Cultural Exchange in Early Modern Europe. Volumen III: Correspondence and Cultural exchange in Europe, 1400-1700*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007, p. 81.

⁸⁹⁵ LAMIKIZ, Xabier. *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World: Spanish Merchants and their Overseas Networks*. Woodbridge: Royal Historical Society/Boydell Press, 2010, p. 95.

⁸⁹⁶ RUEDA RAMÍREZ, Pedro. “La Cultura Escrita en el mundo Atlántico Colonial: Claves historiográficas, retos y perspectivas”, *EREBEA. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales*, nº 2, 2012, p. 63.

agentes mediadores de confianza para obtener la información de los mercados a larga distancia⁸⁹⁷. Todo esto hizo que Cartagena de Indias tuviera acceso a información privilegiada sobre los mercados coloniales. Lo que le llevó a estar enterada de los circuitos comerciales que se producían a corta, media y larga distancia y a poseer cierta flexibilidad para adaptarse a las distintas coyunturas económicas que se iban dando en las colonias americanas a lo largo del período colonial.

En consecuencia, debido a estas necesidades, los comerciantes buscaron otros medios de circulación de la comunicación postal lejos del oficial, como eran sus embarcaciones particulares, que tenían una conexión directa entre Cartagena de Indias y la península, sin necesidad de hacer escala en Cuba, y sin regirse por un cronograma riguroso como el de los Correos Marítimos. Por el contrario, se administraron mediante un servicio postal inmediato y según marcaban sus necesidades mercantiles. Estas razones hicieron que los comerciantes prefirieran enviar en sus propios barcos las cartas a Cádiz “en donde contemplan más pronta respuesta”⁸⁹⁸, y entablaron canales y redes mercantiles densas y fluidas sobre las cuales circuló la comunicación postal.

Por tanto, se observa cómo un buen número de actores sociales diversos no utilizaban el sistema postal oficial, debido a los altos costes de los portes de las cartas, o a razones y circunstancias específicas, y preferían enviar sus correspondencias a través de agentes particulares⁸⁹⁹. Esta situación se daba también en otros imperios ultramarinos donde, al igual que en el hispánico, el transporte de correspondencia en embarcaciones particulares era más barato y evadía el control gubernamental, por lo que era preferido por los habitantes americanos. Por ejemplo, en los dominios ultramarinos del imperio británico convivieron dos redes de comunicación paralelas. Por una parte, el servicio postal formal británico orientado a un monopolio de la circulación de la información; y, por otro, un sistema informal que eludía el oficial y operaba a través de una innumerable

⁸⁹⁷ LAMIKIZ, Xabier. *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World: Spanish Merchants and their Overseas Networks*. Woodbridge: Royal Historical Society/Boydell Press, 2010; y, LAMIKIZ, Xabier. “Social capital, networks and trust in early modern long-distance trade. A critical appraisal”, en *Merchants and trade networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550-1800: connectors of commercial maritime systems*. Londres: Routledge, 2017, pp. 39-61.

⁸⁹⁸ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁸⁹⁹ Una de las vías de transporte de los pliegos por medio de los comerciantes eran los navíos de las compañías comerciales, como la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, cuya correspondencia no iba dirigida a las administraciones de correos, sino que se dirigían directamente a los gobernadores y oficiales reales, quienes se encargaban de repartirla sin que las oficinas de correos tuvieran la menor intervención en parajes como Cumaná, Maracaibo, Guayana, Islas de Margarita y Trinidad, etc. A.G.I., *Indiferente General*, 1587. Al igual que ocurría con la Real Compañía de Comercio de La Habana. A.G.I., *Ultramar*, 987.

red de conexiones en múltiples espacios y mediante diversos agentes⁹⁰⁰. Mientras que, en el imperio portugués, muchas cartas fueron enviadas mediante otras embarcaciones extraoficiales, como la de los comerciantes⁹⁰¹. Lo que demuestra que estos agentes no veían ventajas positivas en una estructura organizada y regular, planteada con intervención estatal.

En consecuencia, los comerciantes formaban sus propias redes de circulación de la información basada en sus necesidades, la fluidez, rapidez y confianza entre los distintos agentes comerciales instalados en los múltiples nodos mercantiles globales, conformando redes complejas y ramificadas a nivel mundial⁹⁰². Estas situaciones ilustran la existencia de otras opciones de comunicación, al margen de las oficiales, movidas por intereses particulares, que solían ser más amplias y con mayor alcance.

La necesidad de comunicarse según los propios intereses de cada agente generó múltiples vías y actores paralelos a los oficiales. La mayoría de la correspondencia oficial que hallamos era vertical, esto es, jerárquica, en la que los agentes locales, especialmente los administradores y oficiales de la estafeta informaban a sus superiores de lo acontecido en Cartagena de Indias a la Península. En este aspecto, conviene señalar que este flujo permanente de información hacia el pretendido centro político no es un indicador de aumento de su poder sino al contrario, constituía una compensación del dominio, no el mando en sí mismo⁹⁰³. El examen de la comunicación horizontal revela el papel que desempeñaron en la circulación de la información otros agentes no contemplados en la comunicación ascendente o vertical. Aunque poco visibilizados en las fuentes oficiales de la administración de correos de Cartagena de Indias ubicadas en el Archivo General de Indias, en las cartas que hallamos en el Archivo General de la Nación de Colombia se encuentran vestigios del manejo del correo por parte del gobernador y de los oficiales

⁹⁰⁰ ADELMAN, Joseph M. “A Constitutional Conveyance of Intelligence, Public and Private: The Post Office, the Business of Printing, and the American Revolution”, *Enterprise and Society*, vol. 11, n° 4, 2010, p. 714

⁹⁰¹ Sobre la múltiple estructura de transporte de cartas entre Portugal y la América portuguesa, véase GUAPINDAIA, Mayra. “Entre correios marítimos e embarcações de comércio: envio de cartas entre Portugal e América Portuguesa no período das reformas postais (1798-1822)”, en *V Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna*, Coimbra, 2017.

⁹⁰² Sobre redes mercantiles en los imperios ibéricos a nivel trasnacional y global, véase BÖTTCHER, Nikolaus; HAUSBERGER, Bernd; e IBARRA, Antonio. *Redes y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII*. Madrid / Frankfurt: Iberoamericana/Vervuert, 2011; HERRERO SÁNCHEZ, Manuel. “The business relations, identities and political resources of Italian merchants in the early modern Spanish monarchy: some introductory remarks”, *European Review of History*, 2016, pp. 335-346.

⁹⁰³ BRENDENCKE, Arndt. *Imperio e información. Funciones del saber en el dominio colonial*. Madrid/ Frankfurt am Main: Iberoamericana/Vervuert, 2012, p. 489.

reales de la Real Hacienda, a quienes el virrey Pizarro puso el giro postal a su cuidado en 1750, y que, tras la implantación de la reforma postal, continuaron ejerciendo constantes injerencias en la circulación de la información, entrando en el juego de múltiples agentes que competían por el control de los flujos de información postal. Ellos se encargaban principalmente de informar al virrey de los movimientos de los correos, tal y como hacían antes del proyecto renovador⁹⁰⁴. De manera que existía una comunicación multidireccional con relaciones horizontales, entre autoridades peninsulares y sus empleados locales, y verticales, entre autoridades y demás actores locales. Esta situación evidencia la existencia de distintas modalidades y situaciones comunicativas en el entramado postal cartagenero, y el establecimiento de vínculos interpersonales entre múltiples actores, cuya capacidad para manejar distintos niveles de comunicación, como el que tenían los agentes de correos, tuvo un fuerte impacto en la configuración de espacios políticos a nivel local y regional. Asimismo, todo ello demuestra el juego que existió entre los distintos niveles de autoridad en el seno del aparato de correos, donde convergían grupos e instituciones con intereses a menudo divergentes y hasta contrapuestos, con un objetivo común: entablar una eficaz comunicación postal.

En efecto, a pesar de que la reforma postal pretendía modelar las prácticas comunicacionales dentro de las sociedades coloniales, algunas de ellas se mantuvieron. Esto demuestra que las reformas impulsadas por la monarquía borbónica para asumir el pretendido control directo del correo colisionaron con limitaciones que entorpecieron el buen manejo del sistema postal oficial, donde los agentes dominaban un complejo juego de poder que combinaba el ámbito público y particular⁹⁰⁵. Esto era algo que sucedía también en otros servicios postales. De hecho, Benjamin Franklin, administrador general de correos del gobierno británico en América, y de los Estados Unidos tras la independencia, comprendió que el servicio postal, como cualquier sistema de transmisión, tenía sus fortalezas y sus limitaciones, tales como las elevadas tarifas postales, las imposibles supervisiones directas de los agentes de correos o los comunes fraudes. En definitiva, una periódica violación de los reglamentos que reflejan las evidencias históricas⁹⁰⁶.

⁹⁰⁴ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 2, Documento 8, 1751-1782.

⁹⁰⁵ PITA PICO, Roger. "Amenazas a la fidelidad, seguridad y confianza Real: el servicio de correo interno en el Nuevo Reino de Granada tras las reformas de Pando, 1764-1810", *Memoria y Sociedad*, vol. 20 nº 40, 2015, pp. 239-240.

⁹⁰⁶ WARNER, William. *Protocols of liberty. Communication, innovation & the American Revolution*. Chicago: The university of Chicago Press, 2013, pp. 134-136.

Este caleidoscópico juego de circunstancias y realidades, que se dieron tanto en los correos marítimos como en los terrestres, demuestra cómo las normativas se adaptaron y se fueron configurando a los contextos locales debido a que el lugar, el tiempo, la cultura y la propia información fueron marcando la deriva de las reformas borbónicas⁹⁰⁷. Las prácticas cotidianas de la experiencia de la circulación de la comunicación postal ilustran las diferencias que existían entre los planteamientos teóricos del proyecto de reforma postal y su aplicación en la realidad, donde se conjugaban diferentes intereses y aparecían distintas vicisitudes y oposiciones, que sentaron la discrepancia que existía entre la norma y la práctica, desvelando el papel que tuvieron los contextos locales en las definiciones imperiales⁹⁰⁸. Todo ello da cuenta de la enorme complejidad de la realidad del universo postal, en el cual la información circulaba a través de un pluralismo de medios y de agentes internos y externos.

Después de examinar todas las vicisitudes y oposiciones por las que tuvo que pasar la administración de correos en Cartagena, cabe preguntarse si funcionaba correctamente. Este organismo se desarrollaba de una forma adecuada en el manejo administrativo, pero ello no impedía que fueran apareciendo numerosas adversidades a las que tuvieron que hacer frente los empleados en su gestión del correo. Además, en numerosas ocasiones estos problemas iban en contra de los reglamentos que había establecido el gobierno español, lo que hacía que el funcionamiento de esta institución se alejara de las ordenanzas que lo regulaban. Aunque seguían promulgándose disposiciones que condujeron a una mejor dirección de la administración, los problemas seguían sucediéndose, obstaculizando no sólo el manejo de la renta, sino también el cumplimiento de las órdenes provenientes de la península. Y es que, como decía el administrador de correos de Santa Fe, “este nuevo mundo es tan diferente de ese, que cada cosa cuesta más dificultad el verificarla vajo de algunos razonables términos, ya por la desidia de las jentes, o ya por su inconstancia, flevilidad, y ningún rubor que a estas les asiste”⁹⁰⁹.

⁹⁰⁷ ARANEDA RIQUELME, José. *Un gobierno de papel. Los correos y las rutas de comunicación en tiempos de la reforma imperial en Chile (1764-1796)*. TFM. Chile: Facultad de Historia, Geografía y Ciencia Política de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2017, pp. 16-17.

⁹⁰⁸ Hallamos trabajos que recogen los inconvenientes y las resistencias a las que se tuvo que enfrentar el sistema postal tras el plan de renovación. Para el espacio de Nueva Granada, véase PITA PICO, Roger. “Amenazas a la fidelidad, seguridad y confianza Real: el servicio de correo interno en el Nuevo Reino de Granada tras las reformas de Pando, 1764-1810”, *Memoria y sociedad*, vol. 20, n° 40, 2015, pp. 223-241; y, para el de Chile, ARANEDA RIQUELME, José. “Las reformas de los correos en la ruta del sur de Chile. Instituciones, actores e historias (1768-1777)”, *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*, 2017. Disponible en línea: <https://journals.openedition.org/nuevomundo/70235> (Consultado el 6 de septiembre de 2018).

⁹⁰⁹ A.G.I., *Correos*, 213 A.

5. LA REFORMA POSTAL Y LA ORGANIZACIÓN INTERNA DE LA ADMINISTRACIÓN DE CORREOS DE CARTAGENA DE INDIAS

“Los documentos y la información son como un testigo: habla sólo si se les interroga”.

Marc Bloch.

5.1. INTRODUCCIÓN

Nuestro trabajo se enmarca en el contexto temático del correo en Hispanoamérica.

El tema de las comunicaciones postales entre España y América ha sido tradicionalmente objeto de pocos estudios. Las obras pioneras aparecieron en la primera mitad del siglo XX, fueron las de Cayetano Alcázar Molina y las de Walter Bosé⁹¹⁰. Ambos nos proporcionan una visión generalizada de la historia del correo en los territorios americanos, una vez fueron incorporados a la Corona, circunscritas principalmente a los territorios de México y Perú, ensalzando, en gran medida, los éxitos de la implantación del correo en América. Unos años más tarde, se localiza la Tesis Doctoral de Manoel Lelo Bellotto sobre el establecimiento de los Correos Marítimos, quien señalaba la existencia de opositores de distintos sectores de la sociedad española a dicha instauración.

A partir de aquí, comenzó un incipiente interés por la historia del correo hispanoamericano ilustrado, por ejemplo, en los trabajos de Francisco Garay Unibaso sobre los correos marítimos españoles a América y Filipinas muestra una perspectiva más completa del funcionamiento de esta institución en las Indias basado fundamentalmente en el examen de las normativas postales⁹¹¹.

⁹¹⁰ ALCÁZAR MOLINA, Cayetano. *Historia del correo en América: notas y documentos para su estudio*. Madrid: Rivadeneyra, 1920; BOSÉ, Walter. *Historia del correo de España e Hispanoamérica, 1500-1820*. Buenos Aires, 1951.

⁹¹¹ GARAY UNIBASO, Francisco. *Correos marítimos españoles*. Bilbao: Mensajero, 1996.

Por esta vía de estudio continuaron diversos trabajos. Algunos centrados en las rutas y vías de comunicación, profundizando en la parte geográfica, como el de Secundino-José Gutiérrez Álvarez, que nos expone el rígido esquema de la distribución del correo, recordándonos que no siempre se cumplía debido a obstáculos geográficos y ambientales, indicando el clima como factor relevante para la comunicación postal⁹¹². Otros se concentraron en analizar las comunicaciones en España y América, como la obra de Ángel Bahamonde Magro, Gaspar Martínez Lorente y Luis Otero Carvajal, que realiza un breve examen del correo en América a través de las tarifas postales y los sueldos de los administradores⁹¹³.

Con relación al estudio de las fuentes sobre la historia postal, fundamentalmente las emplazadas en el Archivo General de Indias, se sitúan los trabajos de Antonia Heredia Herrera⁹¹⁴, y muy especialmente la publicación del “Inventario de la sección de correos”, a cargo de Antonio J. López Gutiérrez con la colaboración de un grupo de archiveras del mencionado archivo⁹¹⁵.

Otro importante compendio de trabajos sobre correo hispanoamericano se ubica en el catálogo de la exposición: “El correo español en América”, que tuvo lugar en el Archivo General de Indias en el año de 1996⁹¹⁶. En él encontramos notables artículos sobre el giro postal en América en distintos períodos, entre los que resaltamos el de Antonio J. López Gutiérrez sobre las fuentes documentales ubicadas en dicho archivo, lo que nos sirve de guía para la utilización de las mismas. Igualmente, sobresale el catálogo de dicha exposición que presenta extraordinarias ilustraciones, con no menos interesantes comentarios.

A finales del siglo XX y comienzos del XXI un grupo de autores empezaron a preocuparse del estudio de las comunicaciones postales hispanoamericanas. De esta manera surgieron los trabajos de Rafael Cid Rodríguez, quien editó la obra de Antonio

⁹¹² GUTIÉRREZ ÁLVAREZ, Secundino-José. *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril*. Madrid: Mapfre, 1993.

⁹¹³ BAHAMONDE MAGRO, Ángel; MARTÍNEZ LORENTE, Gaspar; y, OTERO CARVAJAL, Luis Enrique. *Las comunicaciones entre Europa y América, 1500-1993*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Secretaría General de Comunicaciones, 1995.

⁹¹⁴ HEREDIA HERRERA, Antonia. “Los fondos documentales de los “Correos Marítimos”: Una sección del Archivo General de Indias”, en *Actas del V Coloquio de Historia Canario-Americana Coloquio Internacional de Historia Marítima*. Canarias, 1982, pp. 855-872.

⁹¹⁵ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. et al. *Archivo General de Indias. Inventario de la Sección de Correos*. Madrid: Dirección General del Libro Archivos y Bibliotecas, 1996.

⁹¹⁶ VVAA. *El Correo Español en América*. Sevilla: Ministerio de Cultura y Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1996.

de Ulloa sobre su proyecto de mejorar la circulación de la información en el virreinato del Perú y Nueva Granada en el siglo XVIII⁹¹⁷, y culminó su investigación con la Tesis Doctoral que tiene como objetivo primordial esclarecer el funcionamiento y la importancia de los Correos Marítimos de Indias⁹¹⁸.

Un sector que se ha interesado por la historia postal americana ha sido el de la filatelia, destacando la Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia Postal, cuya ingente cantidad de publicaciones se centra en el estudio de las comunicaciones postales en España en los distintos períodos históricos. Entre los numerosos autores que trabajan sobre la historia del correo en la monarquía hispánica relacionados con este organismo destacamos a José Manuel López Bernal, cuyos estudios han ido orientados a los correos ultramarinos, especialmente su libro que presenta una visión de conjunto de las relaciones postales entre España e Indias, profundizando en la creación de los correos marítimos en 1764 hasta 1824, suponiendo una gran contribución porque dibuja un completo panorama del desarrollo del sistema postal hispanoamericano⁹¹⁹; y, a Jesús Sitjà, centrado en el estudio del funcionamiento del servicio postal en el interior americano, especialmente en el virreinato del Perú⁹²⁰.

En general, las investigaciones se han focalizado mucho más en América en general que en localidades particulares. Entre los escasos trabajos regionales del correo se localiza el de Elías Zamora Acosta sobre la administración de correos de Nueva Guatemala, centrándose en el análisis de su edificio⁹²¹; el de Juana Rodríguez Macías, sobre el correo de Puerto Rico, examinando el interior del organismo postal a través de sus empleados y sus cuentas⁹²²; la Tesis Doctoral de Isabel García-Montón García-Baquero sobre el correo en Cuba, que analiza la conformación de los correos terrestres cubanos y la estructura de

⁹¹⁷ ULLOA, Antonio de (editado por Rafael Cid Rodríguez). *Modo de facilitar los correos de España con el Reyno del Perú*. Introducción y estudio preliminar de Rafael Cid Rodríguez. Sevilla: Padilla Libros, 2001.

⁹¹⁸ CID RODRÍGUEZ, Rafael. *Los correos marítimos de Indias en el siglo XVIII la expedición y la circulación de la documentación*. Tesis. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2013.

⁹¹⁹ LÓPEZ BERNAL, José Manuel. *El correo marítimo colonial (1764-1824). Rutas y tarifas Postales*. Madrid: Real Academia Hispánica de Filatelia, 2011.

⁹²⁰ SITJÀ PRATS, Jesús. *El correo colonial en el Virreinato del Perú*. Madrid: Real Academia Hispánica de Filatelia, 2013.

⁹²¹ ZAMORA ACOSTA, Elías. "La Administración de Correos de Nueva Guatemala", en *Archivo español de arte*, vol. 47, nº 188, 1974, pp. 397-199.

⁹²² RODRÍGUEZ MACÍAS, Juana. "El correo en Puerto Rico", *Anuario de Estudios Americanos*, nº 20, 1963, pp. 219-312.

su aparato postal⁹²³; el trabajo de Raquel Bisio de Orlando, sobre la renta de correos de Buenos Aires, en el que realiza un breve recorrido por el funcionamiento de dicha institución, haciendo hincapié en los empleados y en los gastos de la misma⁹²⁴; y, la obra de Celia María Parcero Torre, que considera la relación entre el giro postal marítimo y las reformas borbónicas de carácter económico⁹²⁵. En cuanto al territorio peninsular se encuentra el trabajo de María Dolores Herrero Gil sobre la administración de correos de Cádiz, en el que se estudia el estrecho vínculo de dicha estafeta con el correo de ultramar⁹²⁶.

En cuanto al virreinato de Nueva Granada, la historia postal ha sido poco trabajada. Aún así, se hallan importantes trabajos como el compendio de Ana María Groot sobre las comunicaciones en Colombia desde la época prehispánica hasta la actualidad⁹²⁷; Carlos Valenzuela Acosta, que trata las tarifas postales en la época colonial,⁹²⁸ o más recientes, Manuel Arango Echeverry, quien muestra un panorama de la historia pre-filatélica, haciendo hincapié en las marcas postales⁹²⁹, y, Roger Pita Pico y Nelson González Martínez quienes nos vislumbran el funcionamiento de los correos en Colombia, con sus aciertos y fracasos⁹³⁰.

Al examinar las líneas de investigación de los estudios sobre la historia postal hispanoamericana, se detecta que la mayoría de estos trabajos se ha focalizado más en el estudio del aparato administrativo y en el análisis de los reglamentos e instrucciones, remitidas desde la Península hacia las colonias, lo que posibilita un conocimiento mayor de la historia institucional con relación a los sistemas postales. Esto supone una ventaja

⁹²³ GARCÍA MONTÓN GARCÍA-VAQUERO, Isabel. *El sistema de correos interiores y el desarrollo regional en Cuba 1754-1868*. Tesis. Madrid: Universidad Complutense, 1991.

⁹²⁴ BISIO DE ORLANDO, Raquel. "La Renta de Correos de Buenos Aires hasta 1810", en *Instituto de Historia del Derecho Indiano*, 1995, pp. 169-186.

⁹²⁵ PARCERO TORRE, Celia María. *La pérdida de la Habana y las reformas borbónicas en Cuba (1760-1773)*. Valladolid: Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 1988.

⁹²⁶ HERRERO GIL, María Dolores. "El control de las comunicaciones marítimas: el caso particular de la administración de correos de Cádiz entre 1764 y 1802", *Trocadero*, n° 20, 2008, pp. 127-138.

⁹²⁷ GROOT, Ana María (ed.). *Trayectoria de las Comunicaciones en Colombia*. Tomo I. Bogotá: Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, 2009.

⁹²⁸ VALENZUELA ACOSTA, Carlos. *Historia Postal de las tarifas de los correos en Colombia*. Bogotá: Match Print Editores, 2002.

⁹²⁹ ARANGO ECHEVERRY, Manuel. *Historia pre-filatélica y catálogo de marcas postales de Colombia, 1770-1859*. Bogotá: M. Arango E., 2018.

⁹³⁰ PITA PICO, Roger. "Amenazas a la fidelidad, seguridad y confianza Real: el servicio de correo interno en el Nuevo Reino de Granada tras las reformas de Pando, 1764-1810", *Memoria y Sociedad*, vol. 20, n° 40, 2015, pp. 239-240; GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Nelson. "Correos y comunicación escrita en la América colonial: esquemas de distribución de la correspondencia oficial (1514-1768)", en *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 2015, vol. 52, pp. 59-64, y, "Comunicarse a pesar de la distancia: la instalación de los Correos Mayores y los flujos de correspondencia en el mundo hispanoamericano (1501-1640)", en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2017.

porque sienta las bases para la realización de un estudio más profundo de la práctica que se ejecutaba en el correo, los problemas y resistencias a los que se enfrentaban en su manejo y la realidad económica, política y social que lo envolvía. Algunos de estos asuntos están siendo tratados últimamente por distintos historiadores, como la relación entre correo y comercio por Xabier Lamikiz⁹³¹; el vínculo entre el saber y el gobierno ultramarino por Arndt Brendecke⁹³²; el problema de la distancia en la administración colonial por Sylvia Sellers-García⁹³³; el análisis de la carta como portadora de información y transmisora de cultura por Antonio Castillo Gómez⁹³⁴; y, en un panorama más global, las obras editadas por Muriel Le Roux y Sébastien Richez, que versa sobre las oficinas postales en Europa entre los siglos XVIII y XIX, entre las que está incluida España⁹³⁵; y, por Joad Raymond y Noah Moxham sobre las redes de información en la Europa moderna, en la que muestran el funcionamiento del servicio postal en el imperio hispánico⁹³⁶. Estos recientes trabajos denotan la proliferación que está surgiendo en los últimos tiempos sobre la historia de la comunicación postal en el imperio hispánico.

Esta investigación pretende colmatar una laguna que existe todavía en la historia del correo americano, al estudiar una administración de correos de forma pormenorizada, paliando la necesidad historiográfica de tratar al correo desde la perspectiva interna de sus instituciones y su estructura. Además, este estudio permite conocer la realidad de las comunicaciones postales, lo que nos dará información sobre su funcionamiento, cómo y por qué se estableció en Cartagena de Indias, los problemas y obstáculos que esta institución tenía que afrontar, las circunstancias socioeconómicas y políticas que la rodearon, y la producción de documentación generada y recibida por ella.

⁹³¹ LAMIKIZ, Xabier. *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World*. Woodbridge: Royal Historical Society / Boydell & Brewer, 2010.

⁹³² BRENDECKE, Arndt. *Imperio e Información. Funciones del saber en el dominio colonial español*. Madrid: Iberoamericana, 2013.

⁹³³ SELLERS-GARCÍA, Sylvia. *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*. Stanford: Stanford University Press, 2013.

⁹³⁴ CASTILLO GÓMEZ, Antonio y SIERRA BLAS, Verónica. *Cinco siglos de cartas, Historia y prácticas epistolares en las épocas moderna y contemporánea*. Huelva: Universidad de Huelva, 2014.

⁹³⁵ LE ROUX, Muriel y RICHEZ, Sébastien. *Post Offices of Europe 18th – 21st Century. A Comparative History*. Bruselas: PIE- Peter Lang S.A., 2014.

⁹³⁶ RAYMOND, Joad y MOXHAM, Noah. *News Networks in Early Modern Europe*. Leiden: Brill, 2016.

5.2. ORGANIZACIÓN INTERNA

La renta de correos del imperio hispánico fue creada en el siglo XVIII en el marco de las reformas borbónicas, como hemos podido analizar en los capítulos anteriores. Tras la subida al trono de España de la Corona Borbónica, Felipe V, el primer monarca borbón en la monarquía hispánica, creó el 8 de julio de 1716 la Superintendencia General de los Correos y Estafetas de España, que dio lugar a la gestión directa de los correos por parte del gobierno estatal, quedando agregada administrativamente a la Secretaría de Estado y a la Real Hacienda, de quien dependía económicamente. Unos años más tarde, en 1764, Carlos III implantó este modelo en el territorio americano. En consecuencia, la administración de correos de Cartagena de Indias fue creada en 1765, cuando llegaron los primeros empleados de correos a erigir la oficina postal en la urbe cartagenera, rigiéndose por la normativa expedida por las autoridades peninsulares, particularmente el *Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales*. Este organismo se mantuvo bajo los preceptos de la Monarquía Hispánica hasta el año 1821, con la independencia definitiva de Cartagena de Indias del imperio hispánico, aunque tuvo un impasse desde 1811 hasta 1816 cuando dicha ciudad hispanoamericana logró su primera independencia, volviendo al dominio español con la denominada reconquista de Cartagena de Indias en 1816.

5.2.1. ORGANIGRAMA DE LA RENTA DE CORREOS

El organigrama de la renta de correos hispanoamericana seguía un esquema jerárquico, que estaba en consonancia con el deseo de las ideas de centralización y burocratización de las reformas borbónicas. Esta estructura piramidal marcaba el proceso de los trámites administrativos, que se llevaban a cabo en la gestión postal y la confección documental de dicha institución.

Siguiendo las ideas del despotismo ilustrado reinante en esta época, en lo más alto del organigrama se hallaba el monarca, quien era el encargado de aprobar y confirmar las decisiones más relevantes de la institución a través de su mano ejecutora, el Superintendente General de Correos.

En la cúspide se encontraba el Superintendente General de Correos y Postas de España e Indias como máximo responsable del ramo de correos con “omnímoda autoridad, poder, y jurisdicción civil y criminal, política y económica”⁹³⁷. Este Superintendente estaba al mando de este organismo y organizaba todo lo referente al giro postal, gobernando el ramo en virtud de las órdenes del monarca, tal y como disponía el artículo 3º del título 1º “Del Superintendente general” de la *Real Ordenanza del Correo Marítimo de 1777*. El Superintendente era el encargado de controlar las oficinas de correos, establecer las rutas y tarifas postales, nombrar los agentes locales y asegurar la aplicación de las disposiciones. Este cargo recayó sobre el Primer Secretario de Estado y de Despacho, y sus dos funciones primordiales eran las de gobierno y justicia.

En el escalón inmediatamente inferior al Superintendente se ubicaban los Directores Generales que, junto con el contador, fiscal y asesor, residían en la sede central de Madrid y se encargaban de la función de gobierno del organismo postal. Los responsables de la Dirección General de Correos eran dos individuos que el rey y el Superintendente elegían por su reconocida carrera política y gozaban de su confianza y experiencia. Estos transmitían continuamente a los empleados de correos las distintas órdenes y disposiciones para regular todo lo relacionado con el funcionamiento de las administraciones de correos en la Península y América. En el título 2 “de los Directores Generales” de la *Real Ordenanza del Correo Marítimo de 1777* se especifican sus funciones, haciendo hincapié en que tenían que vigilar lo relativo a las embarcaciones de la renta y, sobre todo, de los empleados postales, cuidando de la “conducta y buena administración de todos los empleados, en este ramo en España y las Yndias, para que la renta no padezca atrasos, ni perjuicios en sus caudales; y proponer para las vacantes de administradores, contadores, tesoreros, capitanes, pilotos, y demás dependientes de España y América las personas que tengan más acreditado talento y zelo, a efecto de que el Superintendente general, con vista de sus informes determine lo mas conveniente a mi servicio”⁹³⁸.

Subordinados a estos cargos, se encontraban las oficinas postales, al frente de las cuales se hallaban los administradores, que eran los responsables de la plantilla de la renta de correos de su cargo y de su actuación, así como de llevar a la práctica y garantizar el

⁹³⁷ A.G.I., *Correos*, 430 B.

⁹³⁸ *Ibidem*.

cumplimiento de las regulaciones emitidas por el gobierno. Junto a ellos aparecen otros empleados tales como contadores interventores y oficiales.

Las administraciones peninsulares encargadas de la correspondencia ultramarina eran las de La Coruña, Bilbao y Cádiz.

La administración de correos de La Coruña era la principal oficina de la red atlántica puesto que era el núcleo canalizador de todas las relaciones con los territorios ultramarinos. Esta administración se ocupaba del despacho y recibo de los paquebotes que iban y volvían de América, constituyendo un núcleo central de la correspondencia hispanoamericana. Su administrador era el responsable de todo lo concerniente a la organización de la carrera marítima postal de la Península a las Indias⁹³⁹.

La administración de correos de Bilbao era la responsable de la construcción y reparación de los paquebotes que se realizaban en los astilleros de Zorroza. Su administrador era el encargado de la construcción y carenado de los paquebotes, así como del acopio de los materiales, maderas, clavazón y otros efectos para realizar tales tareas. Él debía “cuidar de que se empleen las maderas de mejor calidad y que se observe la mayor economía en todos los trabajos u obras que se ejecuten”⁹⁴⁰.

La administración de correos de Cádiz seguía constituyendo un importante nexo de comunicación entre la Península y América, donde los navíos mercantes partían y llegaban desde los distintos puertos americanos con correspondencia.

En cuanto a las administraciones ultramarinas, había dos núcleos importantes de llegada, distribución y salida del correo hispanoamericano: La Habana y Buenos Aires.

La administración de correos de La Habana era una de las dos oficinas principales de correos en América y el enclave de redistribución de la correspondencia hacia los virreinos de Nueva España, Nueva Granada y Perú, así como de las islas de Barlovento, a través de la denominada Carrera de la Habana, que se estableció en 1765. Las oficinas de correos dependientes de la de La Habana, que jugaba un rol central, fueron las de

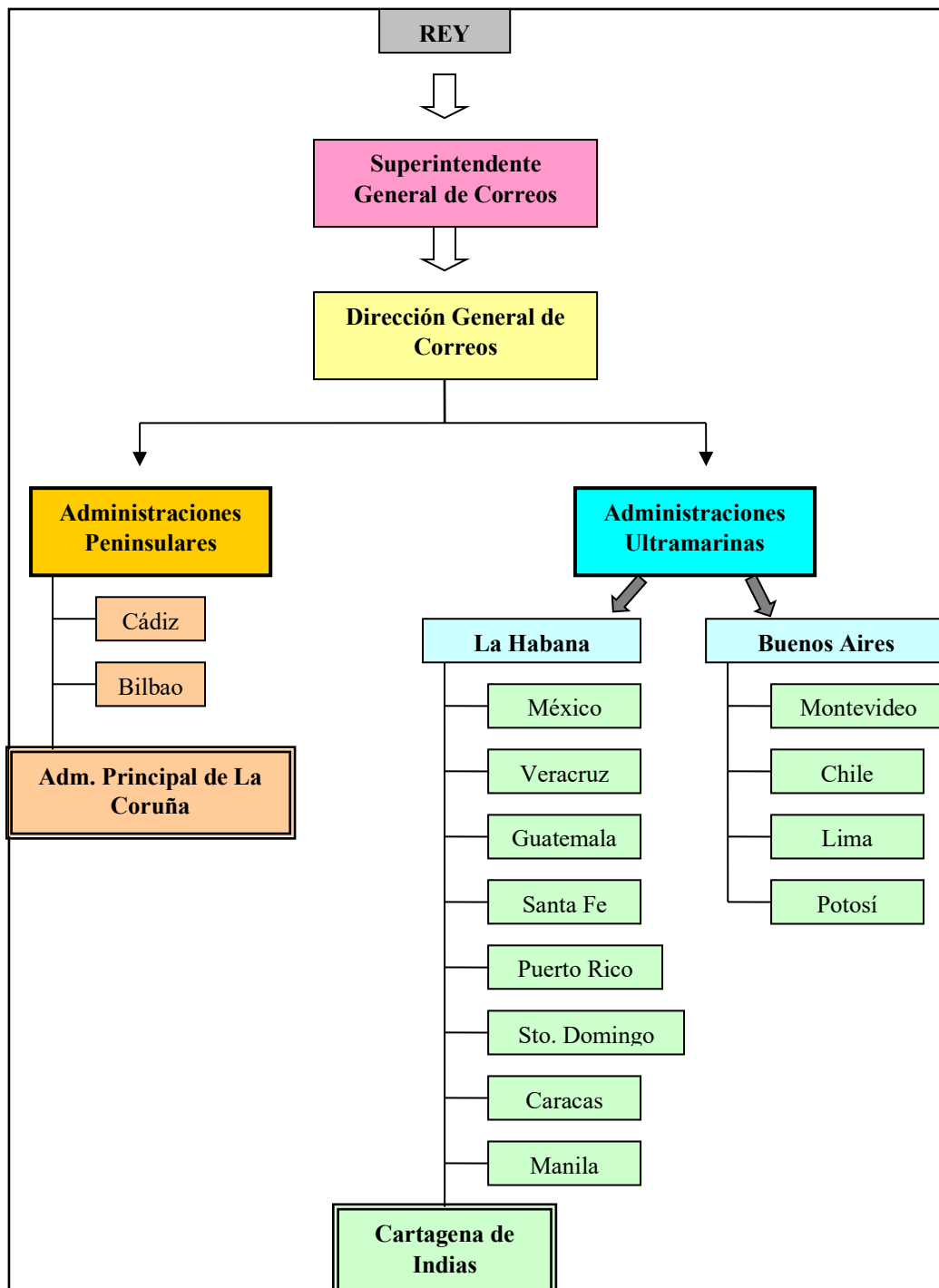
⁹³⁹ Las funciones específicas del administrador de la Coruña, así como de los demás empleados de dicha oficina postal aparecen descritas detalladamente en el tratado 2º título 1º “Del Administrador principal de la Coruña”, título 2º “Del Contador y Oficiales de la Administración principal de La Coruña”, título 3º “Del tesorero de La Coruña”, título 4º “Del Capitán de Maestranza”, y título 5º “Del Guarda-Almacén general y su ayudante” de la *Real Ordenanza del Correo Marítimo* de 1777.

⁹⁴⁰ A.G.I., *Correos*, 430 B.

México, Veracruz, Guatemala, Santa Fe, Puerto Rico, Santo Domingo, Caracas, Manila y, nuestro objeto de estudio, Cartagena de Indias.

La otra administración principal de correos de Hispanoamérica era la de Buenos Aires, que conformaba la Carrera de Buenos Aires, implantada en 1767, y que era la encargada de distribuir el correo a los virreinos del Río de la Plata y algunas zonas del de Perú, como a la capital, Lima. Las oficinas subalternas a ella eran las de Montevideo, Chile, Lima y Potosí (cuadro nº 2).

En escalones inferiores se encuentran las estafetas agregadas y subalternas que se ocupaban del giro postal en los espacios más locales del territorio hispanoamericano.



Cuadro nº 2: Organigrama de la Renta de Correos. Elaboración propia. Fuente: LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. *Archivo General de Indias. Inventario de la Sección de Correos*. Madrid: Dirección General del Libro Archivos y Bibliotecas, 1996.

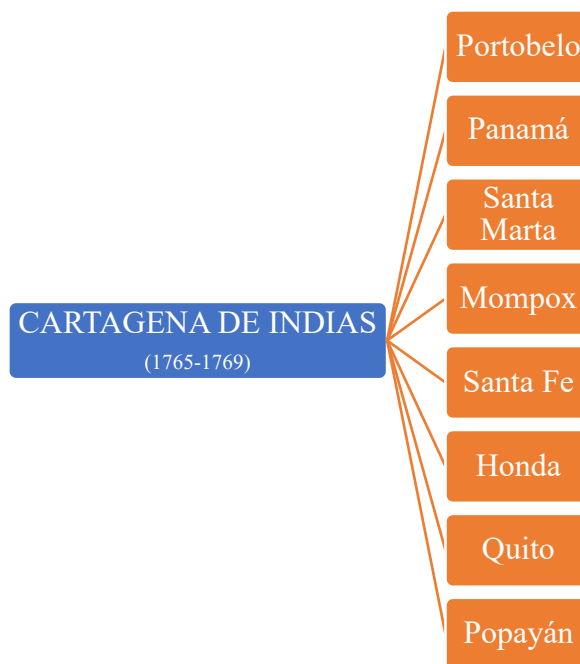
5.2.2. OFICINAS DE CORREOS SUBALTERNAS A LA ADMINISTRACIÓN DE CORREOS DE CARTAGENA DE INDIAS

La creación de la renta de correos en América implicaba la instalación de una red de oficinas postales en ciudades, pueblos, villas y lugares del territorio indiano ocupadas por empleados encargados de la organización y distribución de la correspondencia. Por una parte, estaban las administraciones principales, ubicadas en ciudades importantes y estratégicas del continente americano; y, por otra, las agregadas o subalternas que dependían de las principales.

La mayoría de los edificios que albergaban las oficinas de correos no se crearon ex profeso, sino que se instalaban en estancias de edificios ya construidos, con excepción de la administración de correos general ubicada en Madrid, en la puerta del Sol, cuyo edificio se construyó para tal fin. Estas oficinas constituyeron importantes espacios de sociabilidad por donde trajinaban un gran número de personas interesadas en conocer las noticias que traían los correos.

Las administraciones agregadas a la principal de Cartagena de Indias se fueron incrementando a lo largo de los años según fue aumentando el trabajo de la oficina postal cartagenera, siendo necesaria la apertura de nuevas estafetas para expandir el correo a ciertas zonas geográficas. De esta manera la administración cartagenera pasó de tener ocho administraciones subalternas entre los años 1765 y 1768, período de establecimiento de las administraciones de correos en suelo hispanoamericano, hasta llegar a más de treinta en 1821, año de la independencia definitiva de Cartagena de Indias.

En el período comprendido entre 1765 y 1769 se fue fraguando la implantación de las oficinas postales en Hispanoamérica, tejiéndose una red de estafetas que, en principio, sólo debían encargarse del arreglo y del reparto del correo marítimo con la Península. En este contexto, la administración de Cartagena de Indias tuvo ocho estafetas subalternas: Portobelo, Panamá, Santa Marta, Mompox, Santa Fe, Honda, Quito y Popayán (cuadro nº 3).



Cuadro nº 3: Administraciones agregadas a la principal de Cartagena de Indias durante los años 1765-1769. Elaboración propia. Fuente: A.G.I., *Correos*, 73 A- 73B.

A partir de 1769 la incorporación del correo terrestre a la Corona se hizo efectiva en el espacio indiano. Este hecho condicionó la organización de las comunicaciones marítimas y terrestres en Hispanoamérica debido a que se amplió el alcance de las administraciones de correos con la instauración de estafetas en ciudades, villas y lugares con el objetivo de manejar y distribuir la comunicación postal por todo el espacio americano.

En este contexto, la administración de correos de Cartagena de Indias modificó su esquema, con la incorporación de nuevas estafetas a su organigrama o la disgregación de alguna de ellas.

Por una parte, con respecto a la integración de oficinas postales subalternas a la principal cartagenera, se agregaron las estafetas de Riohacha y Tenerife en 1769, la de Ocaña en 1773, y la de Simití en 1777.

Por otro lado, en cuanto a la separación de algunas administraciones de correos de la de Cartagena de Indias, Santa Fe se consolidó como una oficina postal principal a partir de 1771, y la de Honda se adhirió a ella, en el mismo año, constituyéndose entonces como una estafeta agregada a la principal de Santa Fe; mientras que las estafetas de Quito y

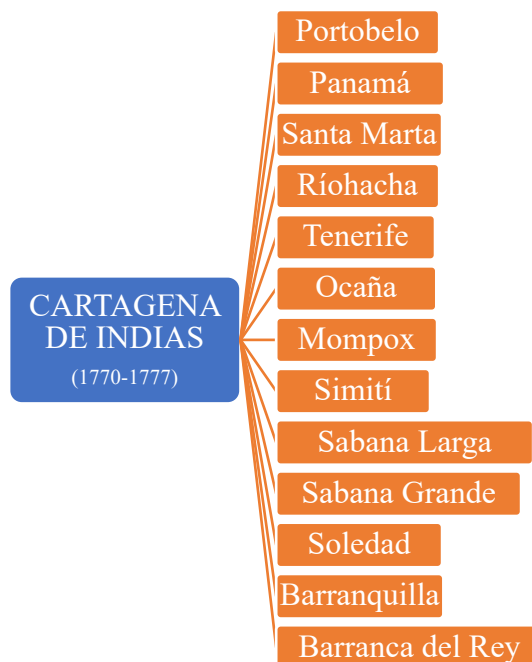
Popayán se integraron en la estructura postal de la administración principal de Lima, convirtiéndose en agregadas a ella a partir de 1769. Por consiguiente, las estafetas dependientes de la de Cartagena de Indias desde 1770 hasta 1777 fueron las de Portobelo, Panamá, Santa Marta, Riohacha, Tenerife, Ocaña, Mompox y Simiti (cuadro n° 4).



Cuadro n° 4: Administraciones agregadas a la principal de Cartagena de Indias durante los años 1770-1777. Elaboración propia. Fuente: A.G.I., *Correos*, 74 A- 76A.

A estas ocho oficinas de correos subalternas a la de Cartagena de Indias, se le sumaron, a partir de 1770, cinco estafetas más, situadas en lugares más pequeños pero esenciales para el transcurso del correo, según expone José Antonio Pando en su *Ytinerario Real de Correos del nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme. El Manuscrito de Pando*⁹⁴¹. Estas estafetas fueron las de Sabana Larga, Sabana Grande, Soledad, Barranquilla y Barranca del Rey. Formando en su conjunto un total de trece oficinas de correos adscritas a la principal de Cartagena de Indias (cuadro n° 5).

⁹⁴¹ Academia Colombiana de Historia (en adelante A.C.H.). PANDO, José Antonio. *Ytinerario Real de Correos del nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme. El Manuscrito de Pando*, 1770, p. 27.



Cuadro nº 5: Administraciones agregadas a la principal de Cartagena de Indias durante los años 1770-1777. Elaboración propia. Fuente: A.G.I., *Correos*, 74 A- 76 A; y, A.C.H. PANDO, José Antonio. *Ytinerario Real de Correos del nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme. El Manuscrito de Pando*, 1770.

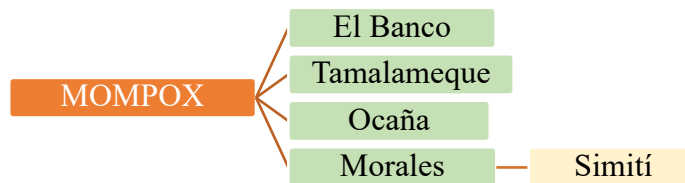
Las estafetas agregadas a la principal de Cartagena de Indias tenían, a su vez, otras adheridas a ellas y, así continuamente, hasta llegar a los cuadros siguientes, según la información que nos proporciona el mencionado *Ytinerario Real de Correos*, formado por José Antonio Pando, que detalla el organigrama postal del virreinato de Nueva Granada en torno a 1770.

Santa Marta fue una de las administraciones postales subalternas más relevantes debido a su condición de ciudad portuaria en la fachada atlántica, cercana a la de Cartagena de Indias. La oficina de correos de Santa Marta contaba con dos estafetas subalternas, la de Ciénaga y la de Río hacha. Esta última pasó de pertenecer a la de Cartagena de Indias para anexarse a la de Santa Marta en 1770 (cuadro nº 6).



Cuadro n° 6. Estafetas agregadas a la de Santa Marta. Elaboración propia. Fuente: PANDO, José Antonio. *Ytinerario Real de Correos del nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme. El Manuscrito de Pando, 1770.*

Mompox fue otra de las oficinas de correos subalternas más importantes a causa de su posición geográfica, que la convertía en paso obligado en la ruta que unía el interior del virreinato de Nueva Granada con la salida al océano Atlántico. La administración postal de Mompox tenía cuatro estafetas agregadas a ella: El Banco, Tamalameque, Ocaña y Morales, que, a su vez, poseía la estafeta subalterna de Simití, hasta que en 1777 pasó a depender de la principal cartagenera (cuadro n° 7).



Cuadro n° 7. Estafetas agregadas a la de Mompox. Elaboración propia. Fuente: PANDO, José Antonio. *Ytinerario Real de Correos del nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme. El Manuscrito de Pando, 1770.*

A través de la información de todos estos cuadros se puede observar el complejo entramado postal que conformaba la administración de correos de Cartagena de Indias, que atesoraba un buen número de oficinas postales agregadas a ellas, alguna de las cuales poseían estafetas subalternas.

5.2.3. EMPLEADOS DE CORREOS

Los agentes de correos fueron uno de los grupos sociales claves para el desarrollo del nuevo modelo político que pretendía la Monarquía Borbónica, de un estado centralista, burocrático, militar y económico. El gobierno borbónico procuraba que estos actores formaran parte de una élite especializada en la carrera administrativa de la renta de correos, cuyos intereses sociopolíticos y económicos giraban en torno a las necesidades gubernamentales. Estos actores se convirtieron en los agentes principales del proyecto postal, que se vieron imbuidos en un enraizado mundo de intereses locales y globales en la aplicación de los planes reformistas.

La administración de correos contaba con un personal administrativo interno constituido por el administrador, el oficial mayor interventor y otros oficiales; así como diversos sujetos encargados del despacho de la correspondencia, como fueron los mensajeros o conductores del correo, comúnmente denominados chasquis, y de la seguridad de la estafeta, como era el ordenanza. Todos ellos fueron agentes de cambio que desplegaron sus acciones para llevar a cabo las dinámicas postales; además de que se constituyeron como intermediarios entre los espacios sociales y los políticos, y los locales e imperiales.

Los empleados de las oficinas postales eran funcionarios de la Corona que seguían una carrera burocrática, como la definió Max Weber, basada en la legislación propia, la racionalidad, la jerarquía, la competencia técnica y meritocracia, la especialización y la profesionalización⁹⁴². Aunque nos alejamos de este modelo cuando consideramos a la burocracia que trabajaba en el aparato de correos como un entramado de relaciones sociales en el que estos vínculos constituían un parámetro central en muchos casos⁹⁴³. Estos empleados de correos debían contar con cierta formación y aptitudes profesionales adecuadas a su empleo. A pesar de que no tenemos información explícita sobre tal formación, las fuentes constatan que la mayoría de ellos, especialmente los administradores y oficiales, sabían leer, escribir y tenían ciertos conocimientos

⁹⁴² WEBER, Max. *Economía y sociedad: esbozo de sociología comprensiva*. México: Fondo de Cultura Económica, 2012; WEBER, Max y ARAR, Rufino. *¿Qué es la burocracia?* Buenos Aires: Leviat, 1991.

⁹⁴³ GARAVAGLIA, Juan Carlos. "Servir al Estado, servir al poder: la burocracia en el proceso de construcción estatal en América Latina", *Almanack*, n° 3, 2012, p. 25.

matemáticos para elaborar las cuentas de la renta, es decir, que contaban con conocimientos y preparación requeridos para ejercer sus puestos en la oficina postal.

Los empleados postales en Hispanoamérica gozaban de una serie de privilegios y prerrogativas. Según regulaba el *Reglamento Provisional*, “las personas empleadas en las Indias Occidentales en la dependencia de correos gozarán del fuero activo y pasivo en todo lo que mire a la misma dependencia”⁹⁴⁴.

Asimismo, los administradores, interventores y oficiales de las estafetas que se tenían que implantar en el territorio americano por cuenta de la Real Hacienda se debían gobernar por la ordenanza de 1762 que regía en la Península⁹⁴⁵.

5.2.3.1. ADMINISTRADOR DE CORREOS

El *Reglamento Provisional de Correos* de 1764 determinaba en su artículo 16 que “para distribuir la correspondencia de Tierra Firme y el Perú se establecerán administradores de cuenta de S.M. en Cartagena y Portobelo”⁹⁴⁶; y, que estos administradores serán los encargados de “cuidar del breve arribo de estas balandras y de que esté pronta la correspondencia empaquetada en balijas o cajones con la dirección de sus destinos, para que no aya el menor atraso, ni retardación en el despacho”⁹⁴⁷, así como de formar las relaciones de valores y gastos.

Sin embargo, sus funciones quedan perfectamente recogidas en la ordenanza de 1762, que expone con toda puntualización las obligaciones y tareas del administrador de correos que resumimos a continuación⁹⁴⁸:

- Gozar de la autoridad económica y directiva sobre los dependientes de las estafetas agregadas.
- Informarse de manera pormenorizada del número de las cajas agregadas, y ordenarlas en un cuaderno por orden alfabético a fin de que fácilmente se encuentren para dirigir las cartas.
- Avisar de todas las hijuelas, veredas y conducciones interiores, y reglarlas.

⁹⁴⁴ A.G.I., *Estado*, 86 A, número 8.

⁹⁴⁵ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea, Correos*, Tomo 90, Documento 9, 1762.

⁹⁴⁶ A.G.I., *Estado*, 86 A, número 8.

⁹⁴⁷ *Ibidem*.

⁹⁴⁸ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea, Correos*, Tomo 90, Documento 9, 1762.

- Recibir las cartas con toda la prolijidad cuidando de que se echen por el agujero o reja que debía tener la oficina postal.
- Cuidar de que ninguna persona detuviese ni el despacho ni la entrega de las cartas al público. En el caso de que hubiese alguna detención o retardo, los administradores preservarían de que no se retardara más de media hora. Cualquier incidencia debían comunicarla a la Dirección General de la Renta de Correos.
- No permitir dentro de la oficina de correos a otras personas que las empleadas y las que fuesen a certificar pliegos o sellar cartas fuera de valija.
- Responsabilizarse de cualquier desorden, desazón o extravío que sucediese dentro del oficina con personas extrañas a él.
- Asistir personalmente al oficio a las horas de despacho y al avío de las valijas a sus destinos.
- Distribuir el trabajo entre los oficiales y mantener el buen orden en la estafeta.
- Llevar con asistencia del oficial interventor la cuenta y razón de los productos de oficio, con distinción de ramos, y formar la relación de valores y la cuenta con recados de justificación; así como revisar las relaciones juradas de las estafetas agregadas.
- Recaudar los productos de la estafeta de su cargo, ponerlos en el arca de dos llaves y remitirlas con prontitud a la administración principal de La Habana.
- Resguardo de los fraudes que se cometían conduciendo cartas fuera de valija.
- Reconocer las fianzas de los empleados postales de su provincia que estén obligados a darlas, y remitirlas a los Directores Generales para su aprobación.
- Atender la llevada y traída de la correspondencia pública de forma rápida y eficaz. En este aspecto debían velar porque las rutas estuvieran en buen estado.
- Dar órdenes con atención y tono imperioso para que se hagan obedecer con gusto.
- No entrometerse en actos jurisdiccionales con título de denuncias, ni otro pretexto, porque eso era competencia de los subdelegados, pero sí debían enterarse de todos los procedimientos que ocurriesen y dar aviso a los Directores Generales.

- Conservar el orden establecido para el recibo y despacho de la correspondencia.

Para el período que abordamos, de 1764 a 1777, contamos con los siguientes administradores de correos en Cartagena de Indias: Roque de Aguión y Andrade, Manuel de Valbuena, Antonio Calderón y José Flores Longoria.

5.2.3.1.1. ROQUE DE AGUIÓN Y ANDRADE

Roque de Aguión y Andrade, natural de La Coruña, fue el primer administrador de correos en la oficina postal de Cartagena de Indias. A él se le encomendó la tarea de erigirla e implantar el proyecto postal sobre el espacio cartagenero.

Fue nombrado administrador de correos de Cartagena de Indias el 16 de octubre de 1764 por el Superintendente General de Correos, el Marqués de Grimaldi, con el sueldo de 1.500 pesos fuertes al año; y la ayuda de costa extraordinaria de 3 mesadas del importe del sueldo para subvenir los gastos de traslado desde España a Indias, el pasaje franco al puerto de La Habana en el paquebote del Rey “El Cortés” y desde él una mesada más del referido sueldo para sufragar el tránsito hasta Cartagena de Indias⁹⁴⁹.

“Por el presente, y usando de la omnimoda autoridad, exemptions, y prerrogativas que S.M. [...] vengo en aprobar la proposición que se me ha hecho por don Lázaro Fernández de Angulo, y don Antonio de la Quadra, cavallero de la orden de Santiago, ambos del Consejo de S.M. en el de Hacienda, y Administradores Generales de la misma Renta de Estafetas, Correos, y Postas de dentro y fuera de España, y de las Indias, de la persona de don *Roque de Aguión y Andrade* para que sirva de *administrador* de la estafeta que se ha de establecer en la ciudad de *Cartaj[e]na de Ind[ia]s* con el sueldo de *mil y quinientos* pesos fuertes al año, que ha de empezar a gozar desde el dia en que se verificare haverse embarcado para su destino”⁹⁵⁰.

La elección de Aguión y Andrade para ocupar la administración cartagenera venía avalada por tener cierta experiencia en el manejo postal al haber servido anteriormente en oficinas postales en la Península, concretamente en la oficina de correos de Granada y

⁹⁴⁹ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁹⁵⁰ A.G.I., *Correos*, 450 A. Véase Anexo.

en la Cartería Mayor de Barcelona⁹⁵¹; así como los importantes lazos familiares que tenía debido a que su hermano ocupaba la administración de correos del Ferrol⁹⁵². De manera que, estas razones hicieron que fuera uno de los seleccionados para ocupar el puesto de mayor rango e importancia en la renta de correos de Cartagena de Indias.

En marzo de 1765, Roque de Aguión y Andrade protagonizó un enfrentamiento con el oficial de marina, en el que se vieron involucrados distintos actores locales, entre ellos, el propio gobernador de Cartagena de Indias, el Marqués de Sobremonte. Por este suceso que aconteció el 30 de marzo de 1765, dicho gobernador le ordenó que tuviera un arresto domiciliario hasta que llegara a Cartagena de Indias la determinación del Marqués de Grimaldi. Incluso le suspendió, el 18 de abril de 1765, de su oficio de administrador de correos por el tiempo de ocho meses. El 3 de agosto de 1765 Roque de Aguión y Andrade ingresó en el hospital San Juan de Dios. Días más tarde, 10 de agosto de 1765, llegó la carta de los Directores Generales de la renta de correos por la que le comunicaron la orden del Marqués de Grimaldi, de 27 de julio de 1765, de cesarle en tal puesto de administrador de Cartagena de Indias, destinándole a servir en La Habana, hasta que se verificase la incorporación de los correos terrestres, que ya se estaba fraguando, para señalarle destino equivalente al que tenía. Sin embargo, debido a sus indisposiciones, el gobernador de Cartagena de Indias le concedió, el 31 de agosto de 1765, licencia para regresar a España. Por consiguiente, el 11 de septiembre de 1765, Aguión y Andrade, se embarcó en la balandra “La Diligencia” con destino a España. Dado que no podía ejercer su empleo en la estafeta habanera por sus continuas indisposiciones le dieron licencia para regresar a la Península.

5.2.3.1.2. MANUEL DE VALBUENA

La normativa exponía que “quando el administrador por enfermedad o ausencia no asiste, recae en el Oficial Mayor Interventor interinamente el encargo de administrador, y en el Oficial inmediato el de Interventor”⁹⁵³. Por consiguiente, Manuel de Valbuena que, hasta entonces era oficial mayor interventor, pasó a ocupar el puesto como administrador interino, desde el 10 de agosto de 1765, fecha en la que el gobernador había

⁹⁵¹ A.G.I., *Correos*, 428 A.

⁹⁵² A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁹⁵³ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea, Correos*, Tomo 90, Documento 9, 1762.

suspendido a Aguión y Andrade. El 19 de septiembre de 1765 los Directores Generales de la Renta de Correos le informaron que, por orden del 24 de agosto de 1765, cesaron a Roque de Aguión y Andrade, y le confirieron a Manuel de Valbuena la administración, aunque con el sueldo de oficial mayor interventor, es decir, manteniendo el salario de 1.000 pesos anuales.

Manuel de Valbuena solicitó el 14 de diciembre 1765 a los Directores Generales de la Renta que se le enviara a otro destino porque en Cartagena de Indias se encontraba mal de salud. Los Directores Generales le respondieron el 23 de abril de 1766 que permaneciera trabajando en dicha administración hasta que le encontrara un mejor destino. Finalmente, los organismos superiores aceptaron su reclamo, y el 10 de julio de 1766 el Marqués de Grimaldi aprobó que se le mudara de destino por su enfermedad. En consecuencia, por propuesta de los Directores Generales de la Renta de Correos, le nombraron oficial mayor interventor del oficio de correo de México, con el mismo sueldo de 1.000 pesos anuales que gozaba como administrador interino de Cartagena de Indias, y el pasaje y gastos de su transporte hasta su destino de cuenta de la renta. No obstante, el 12 de diciembre de 1767, Valbuena rechazó este nuevo empleo por su mala salud en el territorio americano, así que solicitó regresar a España. En febrero de 1768 se embarcó en una goleta con dirección a La Habana para, desde allí, regresar a España.

5.2.3.1.3. ANTONIO CALDERÓN

Debido a estos convulsos acontecimientos, fue necesario nombrar a otro sujeto como administrador de correos en Cartagena de Indias. Así que, Antonio Calderón, que ocupaba el puesto de teniente del correo terrestre de dicha urbe, fue nombrado por el Superintendente General de Correos como administrador de correos de la ciudad cartagenera el 24 de julio de 1767. Aunque su nombramiento no se hizo efectivo y, por lo tanto, no comenzó a ejercer su puesto, hasta el 1 de febrero de 1768, ya que antes no lo pudo hacer debido a los achaques de salud de Manuel de Valbuena, que le impedían formar inventario y cuentas. Calderón entró a servir la administración con el sueldo de 600 pesos anuales, salario que tenía como teniente del correo de tierra del conde de Castillejo.

El 16 de noviembre de 1769 arribó al puerto de Cartagena de Indias José Antonio Pando, como visitador y comisionado de los correos del virreinato de Nueva Granada y del Perú. En su comisión tomó numerosas decisiones con relación a la administración de correos de Cartagena de Indias y sus agregadas, como nuevos nombramientos, cambios de destino y ceses de los dependientes de correos. Todo ello irá conformando un nuevo cuadro de los agentes empleados en dichas estafetas.

El 26 de mayo de 1770 Antonio Calderón fue cesado del cargo de administrador de correos de Cartagena de Indias debido a las numerosas quejas vertidas sobre él por el gobernador de Cartagena de Indias, Fernando Morillo Velarde, y por sus continuos enfrentamientos con varios actores locales⁹⁵⁴. Sin embargo, en la práctica ejerció como administrador de correos hasta el 7 de noviembre de 1770.

5.2.3.1.4. JOSÉ FLORES LONGORIA

En consecuencia, José Flores Longoria fue nombrado administrador de correos de Cartagena de Indias por el Marqués de Grimaldi el 26 de mayo de 1770, aunque tomó posesión de dicho puesto unos meses más tarde - 7 de noviembre de 1770-. El 8 de septiembre de 1777, el rey le nombró capitán de la Primera Compañía del Batallón de Milicias de Infantería de Blancos de Cartagena de Indias. Longoria permaneció en este puesto nueve años, hasta el 22 de julio de 1779; fecha en la que fue despedido por las autoridades superiores de correos debido a ser acusado de cometer delitos de contrabando, y fue enviado a prisión, de la que se fugó el 21 de agosto de 1779.

5.2.3.2. OFICIAL MAYOR INTERVENTOR

Las ordenanzas de 1762 recogen la misión que debía desarrollar el oficial mayor interventor a la hora de poner en marcha su empleo:

⁹⁵⁴ En carta de 26 de octubre de 1769, Fernando Morillo Velarde, gobernador de Cartagena de Indias, se quejaba de la conducta y de la falta de respeto de Antonio Calderón, hablándole de numerosas protestas de vecinos de Cartagena de Indias (militares, comerciantes, teniente del gobernador) hacia dicho administrador con los cuales había protagonizado varios lances. A.G.I., *Correos*, 69 A.

“la facultad de intervenir, que es una especie de contador de aquel oficio, con cuya noticia, e intervención, de donde le vino el nombre, deben entrar y salir en el arca de dos llaves los caudales. Debe asistir al cargo que se pone en los libros, a reever las cuentas de los agregados, y formar las suyas; y, en una palabra, hacer todo lo que pertenece a un contador”⁹⁵⁵.

El administrador tenía que darle conocimiento de todo lo que acontecía en la administración de correos con el objetivo de que el oficial mayor interventor pudiese reparar y contradecir cualquier abuso o perjuicio en materia económica que ocurriese en el seno de la oficina postal.

Según la citada ordenanza eran cuatro las funciones principales del oficial mayor interventor⁹⁵⁶:

- Responsabilizarse de los productos en el arca de dos llaves, del extravío de sus caudales y de sus gastos indebidos.
- Escribir la cuenta, razón y remesa de caudales de las estafetas agregadas, con el acuerdo del administrador.
- Ayudar en el despacho y expedición de valijas y a todo lo demás del oficio postal.
- Asistir personalmente al oficio en las horas de servicio y evitar las equivocaciones en las direcciones de los pliegos de unos oficios a otros.

5.2.3.2.1. MANUEL DE VALBUENA

Manuel de Valbuena, nacido en la Península en 1728, fue nombrado el 16 de octubre de 1764, por el Marqués de Grimaldi, como primer oficial mayor interventor de la administración de correos de Cartagena de Indias, con el sueldo de 1.000 pesos fuertes al año, una ayuda de costa extraordinaria de 2 mesadas del propio sueldo para sufragar los gastos de transporte a América, el pasaje franco a Cartagena de Indias en el paquebote del Rey, 75 raciones de capitán hasta su destino y el arbitrio de poder tomar el importe de 3 mesadas más a cuenta del expresado sueldo para sufragar a sus ocurrencias⁹⁵⁷. Una de

⁹⁵⁵ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea, Correos*, Tomo 90, Documento 9, 1762.

⁹⁵⁶ *Ibidem*.

⁹⁵⁷ A.G.I., *Correos*, 69 A.

las principales razones de su elección fue su experiencia previa como oficial del correo de la Bañeza (León)⁹⁵⁸.

“Por el presente, y usando de la omnímoda autoridad, exempciones, y prerrogativas que S.M. me tiene conferidas [...] vengo en aprobar la proposición que se ma ha hecho por don Lázaro Fernández de Angulo, y don Antonio de la Quadra, Cavallero de la Orden de Santiago, ambos del Consejo de S.M. en el de Hacienda, y Administradores Generales de la misma Renta de Estafetas, Correos, y Postas de dentro y fuera de España, y de las Indias, de la persona de Don *Manuel de Valbuena*⁹⁵⁹ para que sirva de *oficial maior ynterv[ent]or* de la Estafeta que se ha de establecer en la ciudad de *Cartagena de Yndias* con el sueldo de *un mil* pesos fuertes al año, que ha de empezar a gozar desde el dia en que se verificare haverse embarcado para su destino”⁹⁶⁰.

Manuel de Valbuena pasó a ocupar el cargo de administrador interino desde el 10 de agosto de 1765, debido al cese de Roque de Aguión y Andrade.

Durante este tiempo de la interinidad de Valbuena, José de la Terga, natural y vecino de Cartagena de Indias, fue su ayudante, asistiéndole en el recibo y despacho de la correspondencia y en la formación de listas, con carácter de interventor con el sueldo de 16 pesos mensuales, desde el 1 al 24 de septiembre de 1765, fecha en la que se nombró a otro oficial mayor interventor. Sin embargo, desde el 1 de octubre hasta el 31 de diciembre de 1765 siguió asistiendo en la estafeta.

5.2.3.2.2. MAURICIO DE RIVERA Y CARRASQUILLA

Mauricio de Rivera y Carrasquilla, natural y vecino de Cartagena de Indias, fue nombrado oficial mayor interventor el 24 de septiembre de 1765 por el gobernador de Cartagena de Indias con el sueldo de 1.000 pesos anuales. Su nombramiento fue aprobado por los Directores Generales de la Renta el 4 de enero de 1766. Mauricio de Rivera y Carrasquilla tenía fuertes vínculos con familiares que ocupaban importantes cargos en la sociedad cartagenera. Fue el caso de Mateo José Rivera y Carrasquilla, su padre, que desempeñaba el oficio de escribano real y escribano público del cabildo, regidor de minas y visitas, y secretario del tribunal de la Real Hacienda.

⁹⁵⁸ A.G.I., *Correos*, 428 A.

⁹⁵⁹ Este nombramiento está impreso y señalamos en letra cursiva lo manuscrito.

⁹⁶⁰ A.G.I., *Correos*, 450 A. Véase Anexo.

Con la llegada del comisionado José Antonio Pando, el organigrama de la administración de correos de Cartagena de Indias se modificó debido a las decisiones que este personaje tomó con respecto a los empleados postales. Pando se encargó de remover a Mauricio Rivera y Carrasquilla de su puesto de oficial mayor interventor en la estafeta cartagenera. En compensación, el 8 de marzo de 1770, le nombró administrador principal de la estafeta de Portobelo, a petición del interesado. El 28 de enero de 1771 solicitó traslado a Cartagena de Indias por problemas de salud. El 17 de diciembre de 1771, Carrasquilla suplicó que se le restableciera en el puesto de oficial mayor interventor de la administración de correos de Cartagena, debido a su impedimento de volver a Portobelo, ya que le sentaba mal a su salud. Por consiguiente, el 25 de mayo de 1771 volvió a la urbe cartagenera como oficial mayor interventor. Sin embargo, no llegó a ocupar dicho puesto por las quejas del administrador vigente, José Flores de Longoria, que no le concedió la posesión de tal cargo. De manera que, el 25 de julio de 1772, los Directores de la Renta de Correos le restituyeron en el puesto de administrador de correos de Portobelo, aunque no lo llegó a ocupar.

5.2.3.2.3. JOSÉ FLORES LONGORIA

Tras la destitución de Mauricio de Rivera y Carrasquilla, el 31 de diciembre de 1769, José Antonio Pando nombró a José Flores Longoria como oficial mayor interventor de la oficina de correos de Cartagena de Indias con el sueldo provisional de 700 pesos. Longoria era natural de España y había llegado desde Veracruz a Cartagena de Indias con el comisionado Pando. De ahí la decisión de que ocupase un puesto en la estafeta cartagenera. Longoria desempeñó el cargo de interventor tan sólo unos meses, hasta el 26 de mayo de 1770, cuando ascendió al empleo de administrador de correos de Cartagena de Indias.

5.2.3.2.4. TOMÁS ALONSO CARRIAZO

El puesto de oficial mayor interventor se quedó vacante debido a la ascensión de Longoria. Así que José Antonio Pando decidió promover a Tomás Alonso Carriazo en dicho cargo, y le nombró oficial mayor interventor el 24 de octubre de 1770. Carriazo

atendió el empleo de oficial mayor interventor en la administración de Cartagena de Indias durante dieciocho años, es decir, hasta el 30 de mayo de 1788, cuando lo dejó debido a problemas de salud. De hecho, el 11 de noviembre de 1788 José Moñino y Redondo, el Conde de Floridablanca, en calidad de Superintendente General de Correos y Postas de España e Indias, aprobó su jubilación, de la que gozó hasta su muerte acaecida en 1791.

5.2.3.3. OFICIAL 2º

La administración de correos de Cartagena de Indias fue una de las principales de Hispanoamérica, debido a su situación geoestratégica, al servir de enlace directo entre la Península y el interior americano. Por tal motivo, la oficina postal fue aumentando sus labores y, por tanto, fue necesitando la participación de más empleados. La estafeta cartagenera se estableció en 1765 con tan sólo dos dependientes, el administrador y el oficial mayor interventor, pero en 1766 se agregó un oficial 2º y en 1769 un oficial 3º. Este hecho respondía al contenido de la ordenanza de 1762, al disponer que:

“No siendo posible en los oficios de gran correspondencia despachar y distribuir la que va y viene a ellos, y llevar la cuenta y razón por sí solo el administrador y oficial mayor, se han creado otros oficiales para ayudarles en estos encargos, debiendo estar sujetos en todo al repartimiento de trabajo que el administrador hiciere, y obligados a asistir puntualmente a las horas de despacho y demás extraordinarias que ocurran, sin privilegiar a ninguno”⁹⁶¹.

Esta normativa también determinaba los deberes, labores y beneficios de los oficiales de las estafetas⁹⁶²:

- No causar alborotos en el oficio.
- No delegar sus encargos a mozos de oficio, ni a otras personas de la parte de fuera, ni introducir a estas a conversación dentro del oficio, o a juego u otra cualquier diversión.
- No ausentarse de la ciudad o villa donde esté el oficio sin licencia del administrador.

⁹⁶¹ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea, Correos*, Tomo 90, Documento 9, 1762.

⁹⁶² *Ibidem*.

- Escribir sin abreviaturas los nombres y apellidos de las listas para que todo el público pueda leerlas bien.
- Aprender la geografía de la provincia, y aún del reino, para tener conocimiento de todos los pueblos de él, y poder encaminar sin equivocación los pliegos y cartas a donde corresponde.
- Tratar con mucha cortesía a la gente que acudiese a la estafeta. Igualmente, ser atentos con todos fuera del oficio.
- Gozar del fuero pasivo y exención de cargas concejiles.

5.2.3.3.1. JOSÉ DE LA TERGA

Desde el año de su implantación, la oficina postal cartagenera necesitó más personal para las labores cotidianas debido al inmenso trabajo. Tanto es así que José de la Terga actuó como asistente del oficial mayor interventor Carrasquilla en dicha estafeta, desde el 1 de octubre hasta el 31 de diciembre de 1765, para soportar el incremento del trabajo de ella. De hecho, al año siguiente, Manuel de Valbuena, administrador interino, designó a José de la Terga como oficial 2º de dicha estafeta, el 1 de enero de 1766, con el sueldo de 360 pesos anuales. Este nombramiento fue aprobado por los Directores Generales de la Renta el 23 de julio de 1767. José de la Terga, natural y vecino de Cartagena de Indias, desempeñó este empleo hasta el 10 de enero de 1770, cuando Pando le nombró administrador de correos de Panamá. En la práctica ejerció en su puesto hasta el 23 de abril de dicho año.

5.2.3.3.2. TOMÁS ALONSO CARRIAZO

Tomás Alonso Carriazo fue nombrado el 8 de marzo de 1770 por José Antonio Pando como oficial 2º de la administración de correos de Cartagena de Indias. Aunque tomó posesión de dicho empleo el 23 de abril del mismo año, una vez que José de la Terga marchó a Panamá a ocupar el puesto de administrador. Carriazo ejerció este oficio hasta que ascendió al de interventor, unos meses después.

5.2.3.3.3. JOSÉ FRANCISCO MARTÍNEZ Y VIANA

El 24 de octubre de 1770, el comisionado Pando eligió a José Francisco Martínez y Viana para ocupar el lugar de oficial 2º de la administración de correos de Cartagena de Indias, hasta el 4 de junio de 1776, cuando dimitió de dicho cargo. José Francisco Martínez y Viana, vecino de Cartagena de Indias, contaba con fuertes lazos familiares en la administración cartagenera ya que su tío, Santiago de Viana, era administrador de la real renta de tabacos de dicha urbe.

5.2.3.3.4. HERMENEGILDO JOSÉ GRANADOS

Tras la dimisión de José Francisco Martínez y Viana, su sucesor provisorio fue Hermenegildo José Granados, que ayudó a sacar copias de cuentas, cartas y otras cosas por suplemento a la plaza de oficial 2º, desde el 1 de junio hasta finales de diciembre, al respecto de 16 pesos al mes, en que se convino, mientras que los Directores Generales verificaban la provisión de dicha plaza.

5.2.3.3.5. FERNANDO BALBOA Y ZAYAS

Esta circunstancia se mantuvo hasta que el 26 de agosto de 1778 los Directores de la renta de correos designaron a Fernando Balboa y Zayas para dicho puesto.

5.2.3.4. OFICIAL 3º

La incorporación del correo interior americano a la Corona supuso un aumento considerable del trabajo en las administraciones postales hispanoamericanas ya que, a partir de entonces, se encargaron de gestionar tanto el correo marítimo como el terrestre. Este hecho demandó más mano de obra en la estafeta cartagenera. Por tanto, en 1769 José Antonio Pando decidió agregar otro puesto más, el de oficial 3º. Con respecto a estos oficiales de las estafetas, cabe subrayar que, según contenía la reglamentación, “la antigüedad entre ellos no debe distinguir a ningún oficial para escusarse de las faenas

comunes de su encargo, pues aquella solo se dirige a darles un mayor sueldo, suponiendo la mayor práctica, y mérito que han contraído”⁹⁶³.

5.2.3.4.1. BERNABÉ ANTONIO DE NOVOA

Al inicio, Bernabé Antonio de Novoa fue designado como oficial supernumerario de pluma de la administración de correos de Cartagena de Indias a finales de 1769⁹⁶⁴, haciéndose efectivo el nombramiento el 27 de marzo de 1770, con la gratificación de 10 pesos mensuales. El comisionado Pando formalizó dicho nombramiento el 15 de diciembre de 1770. Su trabajo consistía en ayudar al despacho de la oficina, la formación de cuentas atrasadas, revisión de las cuentas de las estafetas agregadas y otros trabajos que se sumaron a raíz del establecimiento del correo terrestre.

Bernabé Antonio de Novoa era natural de Cartagena de Indias y era hijo de Manuel de Novoa, primer teniente de la Compañía de Artillería de la urbe cartagenera. Bernabé Antonio siguió los pasos de su padre y ocupó varios puestos militares en la plaza de Cartagena de Indias: Cadete en la Primera Compañía del Real Cuerpo de Artillería, desde el 26 de junio de 1754 hasta el 24 de marzo de 1760; desde entonces y hasta el 9 de enero de 1762, fue Subteniente Interino del Real Cuerpo de Artillería; y, a partir de dicha fecha, fue Cadete del Real Cuerpo de Artillería hasta el 22 de agosto de 1769, que se retiró del Real Servicio al Real Cuerpo de Artillería por enfermedad.

El puesto de oficial supernumerario se convirtió en oficial tercero y, lo ocupó el mismo Novoa desde el 12 de noviembre de 1770, con el sueldo de 250 pesos anuales. Bernabé Antonio Novoa, fue despedido el 11 de agosto de 1775 por decisión personal del administrador de correos, José Flores Longoria, conduciéndole a un pleito que suscitó el propio Novoa que consideraba esta decisión parcial e injusta. Por su parte, el administrador Longoria alegó que esta separación se debía a distintos fraudes y malversación de caudales ocasionados por Novoa. El 8 de agosto de 1778, los Directores de la Renta informaron al Conde de Floridablanca que, tras la desconfianza que tienen

⁹⁶³ *Ibidem*.

⁹⁶⁴ Se consideraba supernumerario a aquel que ingresaba en la administración pública excediendo el número de plazas que formaba la plantilla de la administración de correos de Cartagena de Indias. MARILUZ URQUIJO, José María y TAU ANZOÁTEGUI, Víctor. *El agente de la administración pública en Indias*. Buenos Aires: Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano, 1998, p. 156.

Longoria y los demás dependientes de la administración de correos en Novoa, veían conveniente que se le separase de su empleo.

5.2.3.4.2. ANTONIO DE MIRANDA

Para el reemplazo de Bernabé Antonio Novoa, Antonio de Miranda fue llamado en 1766 por Longoria para suplir dicha plaza, sirviendo en calidad de supernumerario desde el 21 de enero de 1776, a razón de 20 pesos al mes.

5.2.3.4.3. JUAN JOSÉ DE ESPINOSA Y SALAS

Este escenario se mantuvo hasta que el 26 de agosto de 1778, fecha en la que los Directores de la Renta de Correos designaron a Juan José de Espinosa y Salas, natural de España, como oficial 3º, con el sueldo de 400 pesos anuales. El 11 de diciembre de 1778, Juan José de Espinosa y Salas llegó a la ciudad de Cartagena de Indias desde Puerto Rico para ejercer dicho empleo. De forma que tomó posesión de su cargo el 24 de diciembre de 1778.

5.2.3.5. TENIENTE DE TIERRA

En carta del administrador de correos de Cartagena de Indias, Roque de Aguión y Andrade, dirigida al Conde de Castillejo, datada en Cartagena de Indias el 20 de febrero de 1765, exponía el organigrama postal de Cartagena de Indias. En dicho esquema el administrador de correos se encargaba de la comunicación marítima y del cobro de los portes marítimos en favor de la Corona, mientras que el teniente del Correo Mayor se ocupaba de la correspondencia por el interior de América y de los portes terrestres en beneficio de la casa del Conde de Castillejo, es decir, del Correo Mayor de Indias.

“Haviendose dignado Su Majestad establecer un correo mensual marítimo, que deve salir del puerto de La Coruña, el primero de cada vno, permitiéndolo el tiempo, al de San Cristoval de la Havana, con la correspondencia que haia para todos sus dominios, de ambas Américas. Se sirvió su excelencia el excmo. Señor Marqués de Grimaldi,

Secretario de Estado y del Despacho Universal, poner a mi cuidado la Dirección Principal de la de este puerto, con las cajas que se consideraron combenientes agregar a él, a fin de que entregándose por mi, aquí, al theniente de correo don Antonio Calderón todos los pliegos y cartas que vengan para esta ciudad, los distribuia al público, cobrando los módicos portes, que Su Magestad ha mandado regular para subvenir en parte a los gastos de este establecimiento. Y dirigiendo a los de tierra adentro, la que pertenezca a sus partidos, como lo efectúo en cumplimiento de las Ynstrucciones con que me hallo, a efecto de que recauden dichos portes marítimos al propio tiempo que deven hacerlo de los terrestres, pertenecientes a vuestra señoría”⁹⁶⁵.

En la misma fecha, el 20 de febrero de 1765, el administrador Roque de Aguión y Andrade expidió una normativa para el buen cumplimiento del oficio del teniente de correo mayor con respecto a la gestión de la correspondencia marítima y terrestre. Se trataba de la *Ynstrucción que deven observar por ahora los thenientes de correo maior del señor Conde de Castillejo, a cuio cargo están los que se han agregado al marítimo de Cartagena*. Ésta determinaba que dichos tenientes debían tener libros en los que anotar las cartas y pliegos recibidos y despachados, así como sus precios y las retardaciones que se producían; además de cuidar de los caudales que recaudasen del producto de los portes postales⁹⁶⁶.

Unos años más tarde, el 12 de septiembre de 1768, Antonio Calderón promulgó otra reglamentación que contenía los preceptos requeridos a los tenientes del correo terrestre para el buen hacer en su puesto. En la *Ynstrucción particular que yo don Antonio Calderón administrador del correo marítimo de esta ciudad entrego a don Estevan Pupo administrador de el de tierra de ella, para que la remita a los administradores de las caxas de Santa Martha, Mompox, Honda, Santafe, Popayán y Quito, para que por ella arreglen sus cuentas, y lo demás que conduzca al cumplimiento de lo que S.M. tiene mandado en la Real Ordenanza y Reglamento Provisional*, corroboraba la necesidad de que estos administradores del correo de tierra asentasen en los libros todo lo referido al giro postal, exponían cómo se tenían que formar las cuentas y los tribunales a los que no se les debía cobrar porte, y fijaban el procedimiento de remisión y de llegada del correo⁹⁶⁷.

El cargo de teniente de tierra no correspondía a la administración de correos gestionada por la Corona, sino que era potestad del Correo Mayor de Indias, el Conde de

⁹⁶⁵ A.G.I., *Correos*, 69 A.

⁹⁶⁶ *Ibidem*.

⁹⁶⁷ *Ibidem*.

Castillejo. No obstante, hemos decidido señalar aquí dicho empleo para reflejar la correspondencia que solía haber con este oficio y el de empleado de correos de las oficinas postales pues, por ejemplo, Antonio Calderón, fue teniente de tierra y después administrador de correos de Cartagena de Indias. Casos como este demuestran la relevancia de la que gozaban estos tenientes de tierra en la sociedad cartagenera gracias a su manejo postal. Lo que le valió para ocupar el puesto de administrador y, así, constatar la importancia de los agentes locales, incluso tras la reforma postal.

Por consiguiente, la conducción de la correspondencia terrestre en Cartagena de Indias estaba al cuidado del teniente de tierra del Correo Mayor de Indias, Antonio Calderón, vecino de Cartagena de Indias - nacido en 1717- desde febrero de 1762 hasta el 24 de agosto de 1768. El 10 de julio de 1767 fue nombrado administrador de correos de Cartagena de Indias y, por tanto, compatibilizaba la gestión de la comunicación marítima y la terrestre. Sin embargo, esta situación se hizo insostenible para él, y el 24 de agosto de 1768 renunció al cargo de teniente del correo terrestre debido a la insuficiencia de tiempo para poder atenderlo. Calderón también ocupaba otros oficios como el de ayudante mayor de las compañías de españoles de la plaza de Cartagena de Indias, al que renunció el 25 de agosto de 1769 al solicitar el relevo del mismo debido a las continuas tareas precisas y a la diaria asistencia al despacho de los correos.

Debido a la renuncia de Antonio Calderón, Esteban Pupo ocupó su lugar como teniente de tierra del Correo Mayor en la ciudad cartagenera. Anteriormente, Esteban Pupo, vecino de Cartagena de Indias, había servido desde 1762 a la administración del correo de tierra del Conde de Castillejo y desde 1765 era oficial supernumerario sin sueldo ni gratificación en la Real Contaduría. El 1 de julio de 1769, Esteban Pupo dejó de ser administrador del correo terrestre debido a la incorporación de los correos del Conde de Castillejo a la Corona y de la fusión, por tanto, del correo terrestre y marítimo en manos del administrador de correos marítimo. A partir de entonces, el administrador de la oficina postal principal de Cartagena de Indias se encargó de ambos correos. Por su parte, Esteban Pupo ocupó el empleo de administrador de correos de la villa de Mompox.

En síntesis, este recorrido por los empleados de correos de la administración de correos de Cartagena de Indias nos refleja el crecimiento de dicho organismo a través de los años. Esta oficina postal comenzó siendo ocupada por dos empleados: administrador y oficial mayor interventor. A medida que fue incrementándose las tareas del personal de la administración, fueron aumentando el número de trabajadores en ella; primero con el

empleo de oficial 2° en 1766, y luego con el de oficial 3° en 1770. De manera que, a finales del período analizado en nuestro trabajo (1764-1777), el cuadro de los dependientes empleados en la administración de correos de Cartagena de Indias es el siguiente (cuadro n° 8):

| AÑO | ADMINISTRADOR | OFICIAL MAYOR INTERVENTOR | OFICIAL 2° | OFICIAL 3° | TENIENTE DEL CORREO DE TIERRA |
|-------------|---------------------------|-----------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------------------------|
| 1764 | Roque de Aguión y Andrade | Manuel de Valbuena | | | Antonio Calderón |
| 1765 | Roque de Aguión y Andrade | Manuel de Valbuena | | | Antonio Calderón |
| | Manuel de Valbuena | José de la Terga | | | |
| | | Mauricio Rivera y Carrasquilla | | | |
| 1766 | Manuel de Valbuena | Mauricio de Rivera y Carrasquilla | José de la Terga | | Antonio Calderón |
| 1767 | Manuel de Valbuena | Mauricio de Rivera y Carrasquilla | José de la Terga | | Antonio Calderón |
| | Antonio Calderón | | | | |
| 1768 | Antonio Calderón | Mauricio de Rivera y Carrasquilla | José de la Terga | | Antonio Calderón |
| | | | | | Esteban Pupo |

| | | | | | |
|------|-------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------|
| 1769 | Antonio Calderón | Mauricio de Rivera y Carrasquilla | José de la Terga | Bernabé Antonio de Novoa | Esteban Pupo |
| | | José Flores de Longoria | | | |
| 1770 | Antonio Calderón | José Flores de Longoria | José de la Terga | Bernabé Antonio de Novoa | |
| | José Flores de Longoria | Tomas Alonso Carriazo | Tomas Alonso Carriazo | Bernabé Antonio de Novoa | |
| | | | José Francisco Martínez y Viana | Bernabé Antonio de Novoa | |
| 1771 | José Flores de Longoria | Tomas Alonso Carriazo | José Francisco Martínez y Viana | Bernabé Antonio de Novoa | |
| 1772 | José Flores de Longoria | Tomas Alonso Carriazo | José Francisco Martínez y Viana | Bernabé Antonio de Novoa | |
| 1773 | José Flores de Longoria | Tomas Alonso Carriazo | José Francisco Martínez y Viana | Bernabé Antonio de Novoa | |
| 1774 | José Flores de Longoria | Tomas Alonso Carriazo | José Francisco Martínez y Viana | Bernabé Antonio de Novoa | |

| | | | | | |
|------|-------------------------|-----------------------|---------------------------------|--------------------------|--|
| 1775 | José Flores de Longoria | Tomas Alonso Carriazo | José Francisco Martínez y Viana | Bernabé Antonio de Novoa | |
| 1776 | José Flores de Longoria | Tomas Alonso Carriazo | José Francisco Martínez y Viana | Antonio de Miranda | |
| | | | Hermenegildo José Granados | | |
| 1777 | José Flores de Longoria | Tomas Alonso Carriazo | Hermenegildo José Granados | Antonio de Miranda | |

Cuadro nº 8: Cuadro de los empleados de correos de la administración de correos de Cartagena de Indias, 1765-1777. Elaboración propia. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A- 70 B y *Correos*, 73 A – 76 A.

5.2.3.6. CONDUCTORES

El término conductor se refiere, según el *Diccionario de la lengua castellana*, “a la persona por quien se dirige algún negocio o pretensión”⁹⁶⁸. En este caso, los conductores eran los encargados de transitar por las rutas postales, uniendo los puntos claves de las mismas, y llevando consigo la correspondencia, bajo licencia del administrador de correos. A estos conductores también se les denominaba chasquis, debido a su función de llevar los mensajes de una parte a otra, y en recuerdo de la función que desempeñaron estos personajes en la cultura incaica.

⁹⁶⁸ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana*. Madrid: Viuda de don Joaquín Ibarra, Impresora de la Real Academia, 1803, p. 218.

Según normativa del comisionado José Antonio Pando, expedida en Santa Fe el 8 de noviembre de 1770, tales conductores:

“deven en cada mes seguir de esta capital los correos ordinarios de las veredas de Cartagena, Popayán y Maracaybo, de modo que el publico asegure más breve y seguramente la condución de sus correspondencias para todos los parages, villas y lugares de las enunciadas veredas o rutas”⁹⁶⁹.

Asimismo, este reglamento de Pando recogía que:

“Ninguna persona de qualquiera estado, clave o condizion que sea podrá despachar por si chasqui o correo alguno, ya sea de a pie, o ya de a cavallo, para qualquier parte de las veredas de dichos correos o de fuera de ellos, siendo en esta capital, o qualquiera otra ciudad o villa donde aya estafeta o administrazi3n, porque si alguno los necessitare ha de acudir a solicitarlo a ella de la calidad que lo pidiere, para que por dicha administraci3n se despache a ella, se pague lo que conforme al reglamento se ha regulado y se le libre por el administrador el respectivo pasaporte o licencia”⁹⁷⁰.

Igualmente, dicha instrucci3n ordenaba que en el caso de que el chasqui se enviara desde alguna parte, donde no hubiera establecida oficina de correos, en cuanto llegara a una, tendr3a que pasar por ella, para que el administrador le pusiera sello y pudiera seguir a su destino. Una vez alcanzado ten3a que ir a la estafeta para que constase en ella y se pagara lo conveniente antes de entregarlo a la persona a quien se dirigiera. Por otra parte, en el caso de que alg3n particular quisiera enviar alguna carta por alg3n criado o sujeto de su confianza, que no fuera comprendido en la clase de chasquis o correos despachados, deber3a presentarse en la administraci3n para que pagando su porte y puesto el sello del oficio pudiera transcurrir sin embarazo.

Adem3s de cartas y pliegos, estos conductores pod3an transportar encomiendas de oro, plata u otros envoltorios de valor, siempre y cuando acordaran con el administrador el precio de dicha remisi3n.

Los conductores pod3an transitar a pie, a caballo, o mula, seg3n las condiciones del terreno. Las cuentas de la administraci3n de correos de Cartagena de Indias nos proporcionan sus nombres y las rutas se3aladas para cada conductor, as3 como los recibos de sus salarios.

⁹⁶⁹ A.G.I., *Correos*, 69 B.

⁹⁷⁰ *Ibidem*.

Había dos tipos de conductores: los ordinarios, que ejercían la trayectoria de forma metódica; y los extraordinarios, despachados fuera de los días señalados de forma excepcional, con el objetivo de que llegara la correspondencia por urgencia del Real Servicio, o petición expresa de los particulares, cobrando los derechos correspondientes.

La administración de correos de Cartagena de Indias gestionaba los conductores de los siguientes trayectos postales por el interior del virreinato de Nueva Granada:

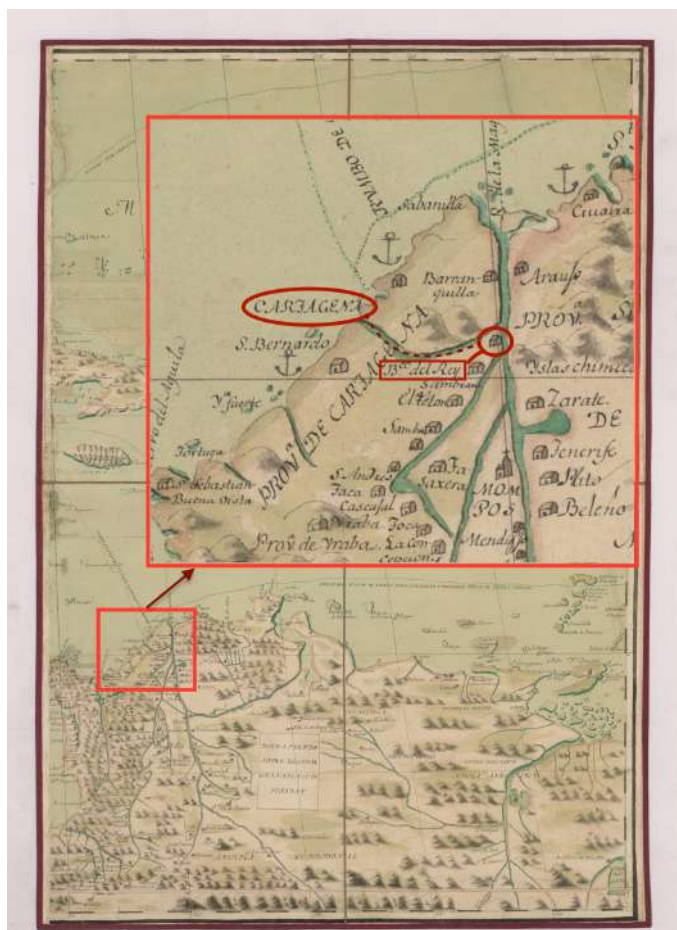
5.2.3.6.1. CONDUCCIÓN ORDINARIA

La estafeta de Cartagena de Indias se encargaba de organizar el servicio de correos ordinario de las tres rutas postales frecuentes.

5.2.3.6.1.1. CONDUCCIÓN ORDINARIA DE LA CORRESPONDENCIA DESDE CARTAGENA DE INDIAS A BARRANCA DEL REY.

Este itinerario se determinaba por el *Reglamento Ynstructivo y Metódico*⁹⁷¹, que promulgó el comisionado José Antonio Pando el 1 de septiembre de 1770, en el que se establecían los días y las horas de salida del primero y segundo correo ordinario, separados de quince en quince días, para llevar la correspondencia del Real Servicio y del público. Según esta ordenanza, el administrador de correos de Cartagena de Indias debía tener empaquetadas las correspondencias y cerradas las valijas para entregárselas con los resguardos correspondientes al conductor de a caballo con el fin de que las dirigiera a la Barranca del Rey (mapa nº 19). Dicho conductor ejecutaba el trayecto a razón de doce pesos por cada viaje de ida y vuelta.

⁹⁷¹ *Ibidem.*

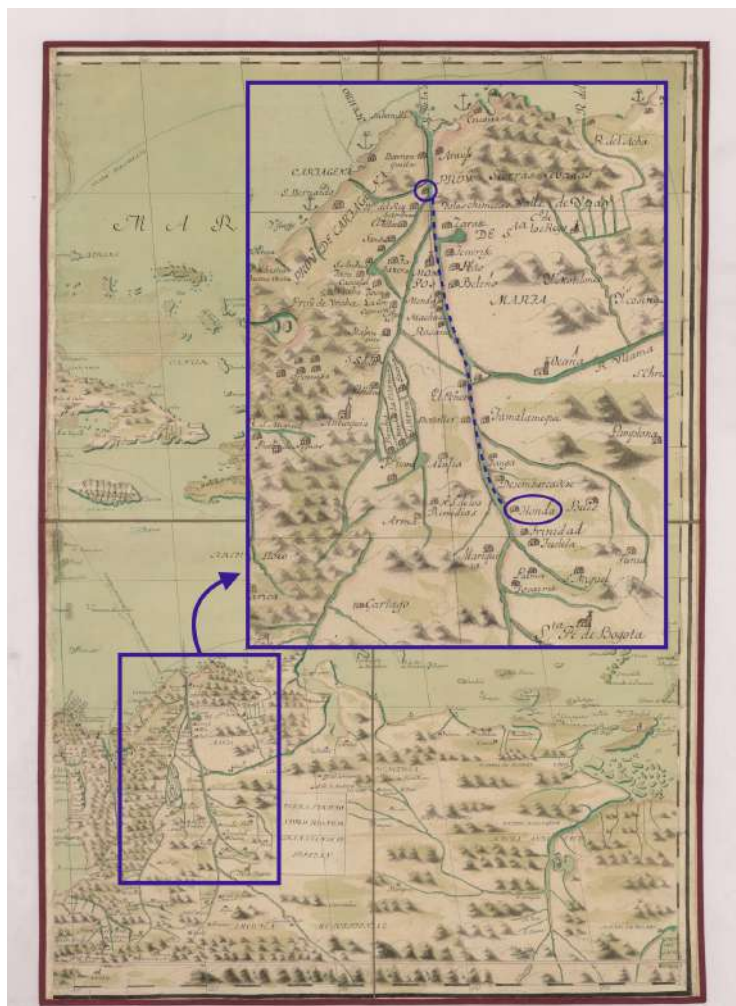


Mapa nº 19: Conducción ordinaria de la correspondencia desde Cartagena de Indias a Barranca del Rey. Elaboración propia. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

5.2.3.6.1.2. CONDUCCIÓN ORDINARIA DE LA CORRESPONDENCIA DESDE BARRANCA DEL REY HASTA LA VILLA DE HONDA POR EL RÍO MAGDALENA.

Esta ruta también se regía por el *Reglamento Ynstructivo y Metódico*, en el que se establecían los días y las horas en que el primero y el segundo correo ordinario debía salir de quince en quince días todos los meses con la correspondencia del Real Servicio y del público, completándose los veinte y cuatro viajes anuales que establecía la normativa. Esta recoge que el teniente del sitio de Barranca del Rey debía tener pronta y habilitada la barqueta del correo, para que a la llegada del conductor de Cartagena introdujera las valijas en la caja de la barqueta, y saliera el piloto con los dos bogas compañeros para efectuar su transcurso fluvial (mapa nº 20).

Aunque en las cuentas aparece que a los conductores se les debía abonar 68 pesos el viaje entero, lo más común es que a estos conductores se les pagara 272 reales por cada viaje que hacían solo de ida, que era lo mitad de lo asignado por viaje entero, y un real y medio por día de demora a cada individuo que tendría que esperar a la llegada del correo para proseguir con su misión⁹⁷².

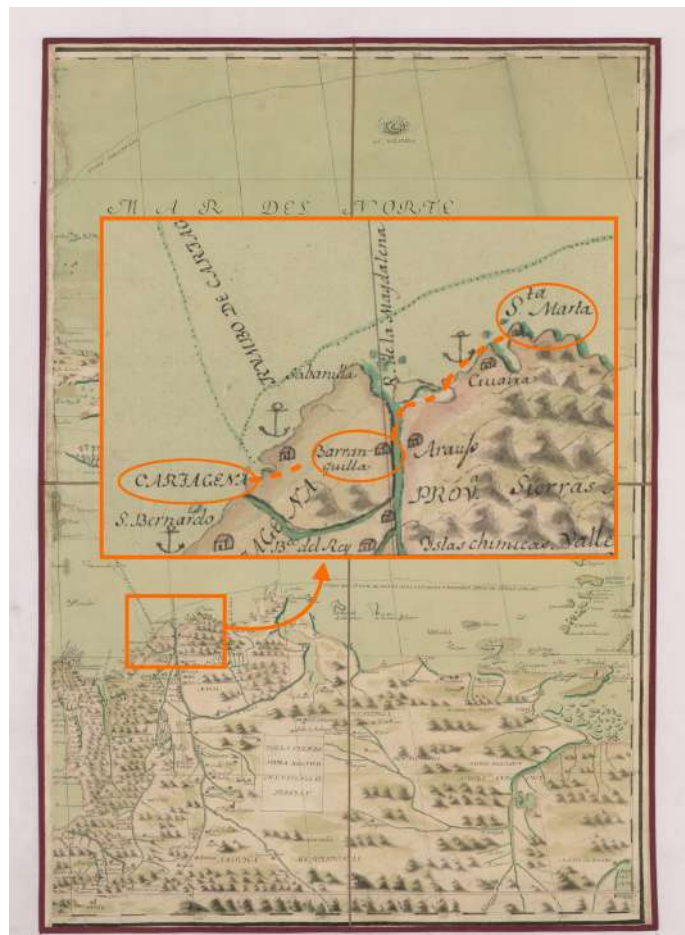


Mapa n° 20: Conducción ordinaria de la correspondencia desde Barranca del Rey hasta la villa de Honda por el río Magdalena. Elaboración propia. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

⁹⁷² *Ibidem*.

5.2.3.6.1.3. CONDUCCIÓN ORDINARIA DESDE CARTAGENA DE INDIAS HASTA EL SITIO DE BARRANQUILLA A CABALLO, DESDE ALLÍ POR EL RÍO HASTA EL PUEBLO DE LA CIÉNAGA, Y DE AHÍ A DE SANTA MARTA.

Este derrotero se reglamentaba igualmente a través del *Reglamento Ynstructivo y Metódico*, el cual disponía que un conductor de a pie transportara las correspondencias, de quince en quince días, todos los meses desde Cartagena de Indias a Santa Marta (mapa nº 21). El precio que debían cobrar los conductores era de once pesos y un real por el viaje entero de ida y vuelta⁹⁷³.



Mapa nº 21: Conducción ordinaria desde la ciudad de Cartagena de Indias hasta el sitio de Barranquilla a caballo, desde allí por el río hasta el pueblo de la Ciénaga, y de ahí a la ciudad de Santa Marta. Elaboración propia. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

⁹⁷³ *Ibidem*.

Los conductores que ejecutaban estos servicios postales ordinarios formaban parte esencial de la plantilla de la administración de correos de Cartagena de Indias. Esta importancia viene acreditada mediante los salarios que obtenían los conductores por realizar los viajes con la correspondencia, que, si los comparamos con los sueldos del resto del personal de la oficina de correos cartagenera, son bastantes crecidos. Ello demuestra que, desde el punto administrativo y económico de la renta de correos, los conductores de correos estaban bien valorados, y ocupaban un lugar primordial en su organigrama.

El número de conductores que trabajaban en la estafeta de Cartagena de Indias oscilaba según el itinerario y el año. Algunos de ellos realizaron la conducción de la correspondencia de manera usual por determinados trayectos o ejecutaron otros recorridos, mientras que otros efectuaron un solo desplazamiento de forma esporádica y puntual.

Por una parte, las carreras que tuvieron una plantilla más estable fueron las de Cartagena de Indias a Barranca del Rey, y la de Cartagena de Indias a Santa Marta. Esto significaba que contaban con un personal fijo, que ejecutaba la conducción del correo de forma habitual y frecuente. En el caso del itinerario entre Cartagena de Indias y Barranca del Rey tres conductores ordinarios se ocupaban de esta ruta: José Alfaro, que lo hizo desde 1769 hasta 1773⁹⁷⁴; Rafael Marín, desde 1773 a 1775⁹⁷⁵; y, Domingo de Orozco durante los años de 1776 y 1777⁹⁷⁶. El trayecto entre Cartagena de Indias y Santa Marta también contaba con tres conductores, delegados para efectuar este recorrido, entre ellos, el propio Rafael Marín, que lo ejecutó durante los años 1770 y 1773, compartiendo los

⁹⁷⁴ José Alfaro realizó un total de 97 viajes entre 1769 y 1773, divididos de la siguiente forma: nueve viajes desde julio a diciembre de 1769; veinte viajes en 1770; y, a partir de 1771, efectuó veinte y cuatro viajes en los doce meses anuales, es decir, dos desplazamientos mensuales, en los días 11 y 26 de cada mes, hasta octubre de 1773. A.G.I., *Correos*, 73 A – 75 A.

⁹⁷⁵ Rafael Marín comenzó su labor realizando cuatro viajes en los meses de noviembre y diciembre de 1773; y continuó completando los veinte y cuatro viajes anuales, en los días 11 y 26 durante los siguientes años, excepto en 1774, cuando sólo efectuó veinte y tres, debido a que el 11 de febrero le tuvo que sustituir Andrés Álvaro a causa de no haber llegado a tiempo a Cartagena de Indias dicho Rafael Marín por las muchas aguas. A.G.I., *Correos*, 75 A – 76 A.

⁹⁷⁶ Domingo de Orozco completó los veinte y cuatro viajes anuales correspondientes a los años de 1776 y 1777. A.G.I., *Correos*, 76 A – 76 B.

años de 1772 y 1773 tal función con otros conductores⁹⁷⁷: Gerardo José Rodríguez⁹⁷⁸, y Pablo González, éste último se mantuvo permanente desde 1774 y 1777⁹⁷⁹.

Por otra parte, la ruta postal que contaba con un mayor número de conductores fue la que transcurría entre Barranca del Rey y Honda. En total, durante los años de 1770 a 1777, este trayecto fue ejecutado por 19 conductores: Gregorio Viloría, Santos Barela, Pedro Nolasco Ortiz, Toribio Sánchez, Manuel Bran, José Noriega, Vicente Jiménez, Fermín Pallarés, Juan Esteban Rico, Salvador Guzmán, Bartolomé González, Andrés González, Salvador Rico, Marcos de Arias, Juan José Mozo, Pedro Zarco, Basilio de Luna, Domingo Pallares y Bernardo Díaz⁹⁸⁰.

5.2.3.6.2. CONDUCCIÓN EXTRAORDINARIA

Solía ocurrir que se despachaban desde Cartagena de Indias cartas y pliegos de manera urgente. El procedimiento y los portes de la conducción extraordinaria estaba regulada por el *Reglamento provisional que se ha de observar para la dirección y gobierno de los oficios de Correo Mayor y carreras de este nuevo Reyno de Granada y costas de Tierra Firme en el pago de los viajes que se hicieren en diligencia por los correos extrahordinarios de a pie y de a caballo*, expedido por José Antonio Pando el 24 de junio de 1770⁹⁸¹. Existieron dos itinerarios postales por los que circularon los conductores que transportaron la correspondencia de forma excepcional: de Cartagena de

⁹⁷⁷ Rafael Marín verificó la ruta postal en 1770 y 1771, veinte y cuatro veces al año, durante los días 11 y 26 de cada mes, comenzando el 28 de septiembre de 1770. En 1772, Rafael Marín completó once viajes desde el 1 de enero hasta el 25 de junio; y, en 1773, Rafael Marín concluyó otros nueve desplazamientos desde el 26 de junio hasta el 2 de octubre. A.G.I., *Correos*, 74 A – 76 A.

⁹⁷⁸ Gerardo José Rodríguez consumó trece viajes en 1772, desde el 25 de junio hasta diciembre, y, en 1773, otros nueve desde el 26 de junio hasta el 26 de octubre. A.G.I., *Correos*, 75 A.

⁹⁷⁹ Pablo González ejecutó cuatro desplazamientos durante los meses de noviembre y diciembre de 1773 y, a partir de 1774, veinte y cuatro por año, hasta 1777. A.G.I., *Correos*, 75 A – 76 B.

⁹⁸⁰ Gregorio Viloría efectuó trece viajes en 1770, desde el 1 de enero al 21 de septiembre; en el mismo año, Santos Barela ejecutó tres viajes, los días 12 de octubre, noviembre y diciembre; Pedro Nolasco Ortiz, hizo lo propio los días 27 de septiembre, octubre, noviembre y diciembre, además de diez desplazamientos más en 1771; Toribio Sánchez ejecutó seis viajes en 1771, ocho en 1772, doce en 1773, seis en 1774, nueve en 1775, ocho en 1776 y doce en 1777; Manuel Bran realizó uno en 1771; José Noriega completó seis en 1771, nueve en 1772, cuatro en 1774, uno en 1775, y cuatro en 1776; Vicente Jiménez verificó uno en 1771; Fermín Pallares uno 1772; Juan Esteban Rico uno en 1772; Salvador Guzmán dos en 1772; Salvador Rico uno en 1772; Marcos de Arias uno en 1772; Bartolomé González uno en 1772, diez en 1773, once en 1774, y once en 1775; Andrés González cumplió dos en 1773; Juan José Mozo uno en 1774; Pedro Zarco concluyó uno en 1774, tres en 1775, ocho en 1776 y doce en 1777; Basilio Luna hizo lo mismo con un viaje en 1774 y otro en 1776; Domingo Pallares ejecutó un desplazamiento en 1776; y, Bernardo Díaz dos en el mismo año. A.G.I., *Correos*, 74 A – 76 B.

⁹⁸¹ A.G.I., *Correos*, 69 B.

En el mismo período, nueve personas efectuaron el recorrido desde Cartagena de Indias a Barranca del Rey: Pablo Albino⁹⁸³, Andrés Álvaro⁹⁸⁴, Antonio Fernández⁹⁸⁵, Juan de la Cruz Alfaro⁹⁸⁶, Cayetano Alfaro⁹⁸⁷, Marcelo González⁹⁸⁸, Rafael Marín⁹⁸⁹, Juan Tomás Ruiz⁹⁹⁰, y Domingo de Orozco⁹⁹¹.

En total fueron 37 los conductores que trabajaron en la administración de correos de Cartagena de Indias, ya fuera de forma usual o eventual. Algunos de ellos actuaron tanto como conductores ordinarios como extraordinarios, como Rafael Marín y Domingo de Orozco. Todos ellos formaron parte esencial del organigrama de la oficina postal cartagenera.

Con relación al giro postal, en las cuentas de la administración de correos de Cartagena de Indias aparece la figura de una persona encargada en la Barranca del Rey del recibo y despacho de los correos ordinarios y extraordinarios que se ofrecen de la

el 26 a media noche para llevar las correspondencias marítimas que se habían recibido el mismo día; por iguales razones, Antonio Gutiérrez efectuó el giro postal por el río desde la villa de Mompo hasta los Badillos donde encontró a dicho correo ordinario y le entregó las correspondencias marítimas. A.G.I., *Correos*, 73 A – 74 B.

⁹⁸³ En 1769, Pablo Albino, vecino de la Barranca del Rey, ejecutó dos desplazamientos en los meses de octubre y diciembre, por orden del virrey, para conducir con toda diligencia dos pliegos dirigidos al gobernador de Cartagena de Indias. A.G.I., *Correos*, 73 B.

⁹⁸⁴ En 1770, Andrés Álvaro, conductor ordinario de a caballo desde Cartagena de Indias a Barranca del Rey, realizó dos viajes a pedimento del gobernador y oficiales reales de la plaza de Cartagena de Indias el 17 de enero y el 23 de junio. Igualmente, el 27 de agosto de 1771, Andrés Álvaro realizó un viaje, por orden del comisionado José Antonio Pando, de forma extraordinaria en alcance al correo ordinario, que había salido el 26 a media noche para llevar las correspondencias marítimas que se habían recibido el mismo día. A.G.I., *Correos*, 74 A-74 B.

⁹⁸⁵ En 1770, Antonio Fernández verificó el desplazamiento el 1 marzo con el objetivo de conducir un pliego al comisionado José Antonio Pando, avisándole de la muerte del administrador de Portovelo y estado de la administración de correos de Panamá, para que tomase las providencias necesarias. Asimismo, completó dos viajes más, el 28 de marzo y el 24 de julio, con correo extraordinario del virrey. A.G.I., *Correos*, 74 A.

⁹⁸⁶ Juan de la Cruz Alfaro efectuó la conducción extraordinaria desde Barranca del Rey a Cartagena de Indias el 24 de septiembre de 1770. *Ibidem*.

⁹⁸⁷ En 1772, Cayetano Alfaro se despachó el 12 de julio en alcance al correo ordinario, que había salido de Cartagena de Indias el 11, para conducir los pliegos de España que habían llegado de la península por el correo marítimo. A.G.I., *Correos*, 75 A.

⁹⁸⁸ En 1774, Marcelo González ejecutó una conducción extraordinaria el 15 de enero, con toda la correspondencia, llegada a la administración de correos de Cartagena de Indias, dirigida para el interior del reino, que comprendían tres cajones de España rotulados por el rey para su Real Audiencia de Santa Fe y Quito. A.G.I., *Correos*, 75 B.

⁹⁸⁹ En 1774, Rafael Marín ejecutó un viaje el 13 de febrero en alcance del correo ordinario, despachado el 11 de febrero, hasta la boca del río viejo donde lo encontró. Esta diligencia se practicó para que no se demorasen las respuestas de la correspondencia del reino por haberse atrasado esta, a causa de haber muerto en el tránsito de Santa Fe a Honda, el correo que conducía la maleta. *Ibidem*.

⁹⁹⁰ En 1775, Juan Tomás Ruiz, en calidad de chasqui, salió de Cartagena de Indias hasta Barranca del Rey, el 12 de noviembre, con las cartas y pliegos de España en alcance del correo ordinario, despachado el 11 por la noche, para que no se demorasen las correspondencias marítimas que habían llegado para el interior del reino y lo verificó en la Barranca del Rey. A.G.I., *Correos*, 76 A.

⁹⁹¹ En 1776, Pablo González había traído dos cajones de correspondencia desde Santa Marta a Cartagena de Indias porteados para la Real Audiencia de Santa Fe en el correo ordinario de 25 de junio. En Cartagena de Indias, el 26 de junio Domingo de Orozco fue el encargado de despachar de forma extraordinaria estos dos cajones, y otro del gobernador de Cartagena dirigido al virrey. *Ibidem*.

administración principal de Cartagena de Indias y las demás del interior del reino. Desde 1769, José Santiago Lascano fue el sujeto comisionado para este oficio. El 15 de enero de 1771, el comisionado José Antonio Pando corroboró su nombramiento y le concedió una asignación de 50 pesos anuales. Lascano se mantuvo en este puesto hasta septiembre de 1777, cuando fue sustituido por Pablo José Torregrosa.

Las habilidades con la orientación y el conocimiento del territorio local, además de la experiencia espacial y temporal que tenían los conductores del correo, hicieron que, en ocasiones, los mismos actores se consolidaran en determinados trayectos. Fueron ellos los responsables de mantener el enlace comunicacional y la integración espacial del servicio postal.

5.2.3.7. ORDENANZA

El ordenanza era la persona encargada en la oficina postal del resguardo y seguridad de los cajones de la correspondencia que conducían las embarcaciones de correos y su puesto fue ocupado en estos años por soldados procedentes de diferentes batallones.

En 1766 se incorporó a la administración de correos de Cartagena de Indias el oficio del ordenanza. Para ello, se nombró a Vicente Martínez, soldado del batallón prefijo de la plaza de Cartagena de Indias, en calidad de ordenanza el 21 de junio de 1766, con el sueldo de 30 reales mensuales. Le sucedió en 1769 Marcos López, soldado del batallón fijo de la plaza cartagenera, quien fue nombrado ordenanza el 1 de enero de 1769 hasta el 1 de abril de 1770. En tal fecha se nombró ordenanza a Juan Francisco López Madrilejo, soldado del mismo batallón, que sirvió en la oficina postal de Cartagena de Indias hasta fin de junio de 1774. Por consiguiente, en julio de dicho año fue designado ordenanza Manuel Terroso, que también era soldado del regimiento fijo de la plaza de Cartagena de Indias.

En el año 1776 fueron tres los soldados del batallón fijo que sucesivamente sirvieron de ordenanza con el objetivo de custodiar la administración de correos de Cartagena de Indias: Manuel Terroso, desde enero hasta mayo; José Masías, en los meses de junio y julio; y, Juan Martínez, desde agosto hasta diciembre. Este último se mantuvo como ordenanza en 1777.

5.2.3.8. ESCRIBIENTES

Los escribientes eran los agentes responsables e intervinientes en el proceso de creación de los documentos de la administración de correos, como oficina productora documental. El escribiente era, según el *Diccionario de la lengua castellana*, “el que escribe a la mano lo que otro dicta, o el que traslada, y copia lo que otro ha escrito: que comúnmente se dice amanuense o copista”⁹⁹². El crecimiento burocrático del siglo XVIII hizo que esta figura cobrara aún mayor importancia debido a la ingente documentación con la que tenían que lidiar diariamente en las administraciones borbónicas, ya que cualquier información, proyecto o decisión debía ser puesto por escrito y comunicado a las autoridades competentes. A pesar de su suma relevancia, esta es poco conocida y estudiada debido al poco rastro que dejan en las fuentes documentales⁹⁹³. Para constatar la participación de los diferentes escribientes nos hemos valido de la información recogida en las propias cartas, así como en la documentación justificativa - esencialmente recibos - que figuran en las cuentas de la administración.

En el organismo de correos estas funciones fueron asumidas por el personal de la estafeta, es decir, por el administrador y los oficiales, quienes debían contar con el conocimiento, la habilidad y el dominio de la escritura. La institución de correos como organismo productor de documentos refleja su actividad gráfica en función de la gestión que ejercía de distribuir la correspondencia postal hacia España y América, el registro de todo lo concerniente a las labores intrínsecas de la estafeta y de sus subalternas, la formación y supervisión de las cuentas, y el necesario intercambio de comunicaciones con las instancias superiores, ya fuera dentro del territorio americano o peninsular⁹⁹⁴.

⁹⁹² REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua*, tomo III. Madrid: Imprenta de Francisco del Hierro, 1732, p. 572.

⁹⁹³ Destacamos: GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Actores del documento. Oficiales, archiveros y escribientes de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias durante el siglo XVIII*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2003; y CAMINO MARTÍNEZ, Carmen del. “Escritura, escritos, escribanos y escribientes entre España e Hispanoamérica” *Bajo Guadalquivir y Mundos Atlánticos*, nº 1, 2018, pp. 26-40.

⁹⁹⁴ CAMINO MARTÍNEZ, Carmen del. “Escritura y oficina en el siglo XVIII: la Administración de Correos de Lima”, *Historia. Instituciones. Documentos*, nº 36, 2009, pp. 85-86.

El propio administrador ejercía como escribiente de su correspondencia. Un ejemplo de ello se localiza en una carta datada en Cartagena de Indias el 10 de marzo de 1765, que envió el administrador de correos a los Directores Generales de Correos. En ella comprobamos que la grafía de la firma de Roque de Aguión y Andrade se corresponde con la del cuerpo del texto. Especialmente podemos ver los rasgos comunes en la “q”, “d” y “n” y enlace con la “e” (imagen nº 23).

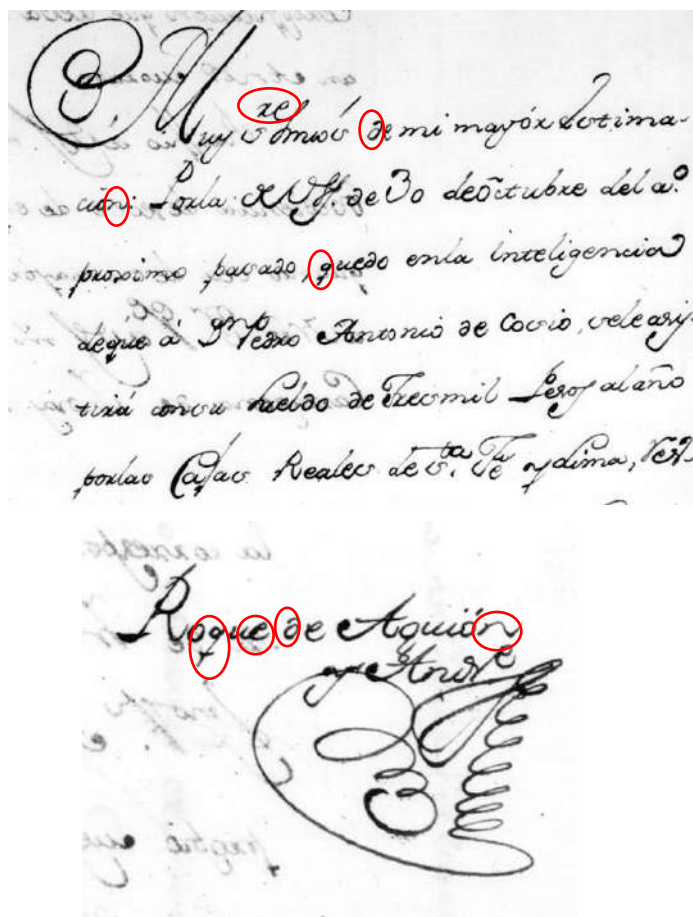


Imagen nº 23. Carta emitida por el administrador de correos de Cartagena de Indias, Roque de Aguión y Andrade, a los Directores Generales de la Renta de Correos, el 10 de marzo de 1765. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

En carta de 14 de diciembre de 1765 de Manuel de Valbuena, actuando como administrador de la estafeta cartagenera, remitida a los Directores Generales de la Renta de Correos se prueba su labor de redactar las diligencias oficiales. Las marcas representativas son la “n”, “l”, “b” y el enlace de la “d” con la “e” (imagen nº 24).

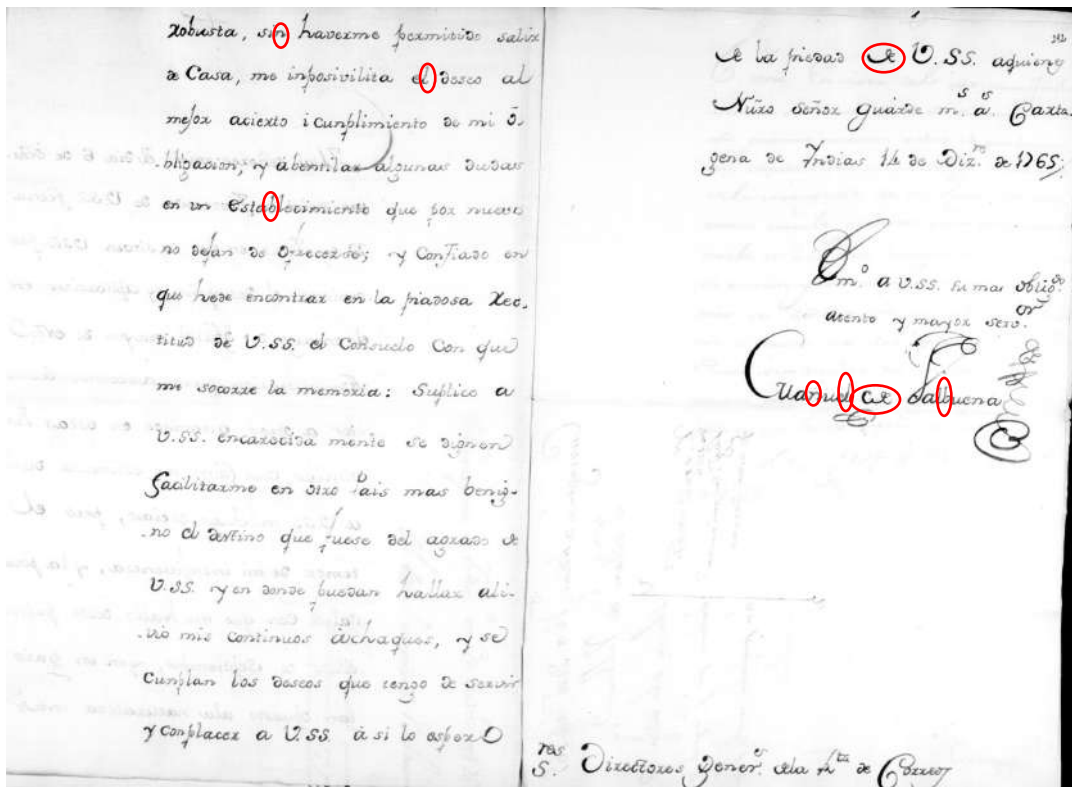


Imagen nº 24. Carta emitida por el administrador de correos de Cartagena de Indias, Manuel de Valbuena, a los Directores Generales de la Renta de Correos, el 14 de diciembre de 1765. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

Otro ejemplo de la actuación del administrador de correos como escribiente en la oficina postal de Cartagena de Indias se halla en la carta fechada en Cartagena de Indias en carta de 19 de enero de 1770 dirigida por Antonio Calderón a los Directores Generales de la Renta de Correos. En ella, se observa los signos gráficos peculiares de Antonio Calderón en la “t”, “C”, “l”, y el enlace de la “o” con la “n” (imagen nº 25).

Cuenta formal, y producto liquido de las
 Correspond. que Remite a mi de Dho. Sr.
 Roque de Aguión, y D. Manuel de Bal
 buena en dexechuras, como por el oficio
 de Fianza de esta Ciudad en el tiempo q.
 cubo a mi cargo, y al de Sr. Esteban Pupo
 por mas que les he yrnado sobre ello. No
 me es posible por aora dar una Taxa
 clara que manifieste ni ay verdadesa
 ment^o tal descubrimto, ni en que consiste
 bien que no dudo condean que datare
 muchas cartas vobantes, algunos Negos
 de oficio, y que Remitirá tal vez alguna
 cosa Caridad que han otenido en vi
 los mas de ellos, Remitiendore a Remitirá
 la un comase el diez por ciento que
 han pretendido no obstante de haverse
 Remitido la orden de V. M. sobre el asunto.
 Dios Nro. Señor sea a V. M.
 m. d. Cartag. 19 de Enero de 1770.
 Antonio Calderón
 W. M. Administrador General.

Imagen nº 25. Carta emitida por el administrador de correos de Cartagena de Indias, Antonio Calderón, a los Directores Generales de la Renta de Correos, el 19 de enero de 1770. Fuente: A.G.I., Correos, 69 B.

Por último, se encuentra otra muestra del administrador como escribiente en carta de 27 de enero de 1775, enviada por José Flores Longoria a los Directores Generales de la Renta de Correos. En este despacho constatamos que la escritura de la firma de José Flores Longoria concuerda con la del cuerpo del texto. Este hecho lo podemos verificar en los trazos de la “s” al final de palabra, y las ligaduras de la “l” con la “o” y de la “g” con la “o” (imagen nº 26).

de esta parte, susperaciones p. el siguiente
las correspond. del publico, sin atender a este mo-
tivo, y à que pasabamos el resto de la noche
en un continuo trabajo, que se evacuò sin em-
bargo de ser pasado cinco meses esta postado
en Carta el oficial texero D. Bernabé Abi.
Novoa, algunos individuos se han quedado de
que no se diessen las Cartas de apartado, luego
que se huviesen repartido los oficios; todo lo q.
sobre el de elos no se ha podido averiguar.

Joseph Flores Longoria

Imagen nº 26. Carta emitida por el administrador de correos de Cartagena de Indias, José Flores Longoria, a los Directores Generales de la Renta de Correos, el 27 de enero de 1775. Fuente: A.G.I., *Correos*, 70 A.

No obstante, la mayoría de las veces fueron los oficiales los que actuaron como amanuenses a la hora de redactar el texto de las cartas.

El oficial mayor interventor era una de las figuras encargadas de confeccionar las misivas en la administración de correos de Cartagena de Indias. Esto se confirma a través de la carta de 23 de marzo de 1765, mandada por Manuel de Valbuena a los Directores de la renta de correos. En ella se evidencia cómo la grafía del cuerpo del texto se trata de

la misma que la de la firma. Los trazos característicos que lo demuestra son los de la “M”, “l”, “d” y “b” (imagen nº 27).

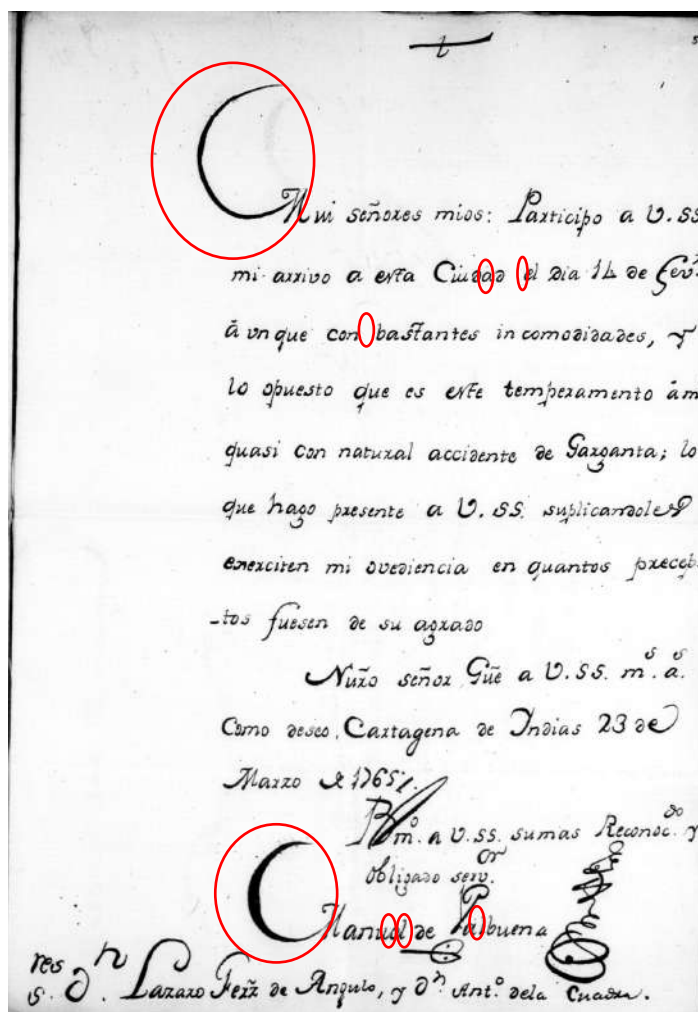


Imagen nº 27. Carta emitida por el oficial mayor interventor de la administración de correos de Cartagena de Indias, Manuel de Valbuena, a los Directores Generales de la Renta de Correos, el 23 de marzo de 1765. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

Otro caso de la confección de las cartas por parte del oficial mayor interventor se localiza en la carta del administrador Manuel de Valbuena dirigida a los Directores Generales de la Renta de Correos, datada en Cartagena de Indias el 1 de mayo de 1766, que fue escrita por el oficial mayor interventor Mauricio de Rivera y Carrasquilla. Los signos gráficos representativos son la “M”, “C”, “q” y la ligadura de la “a” con la “r” (imágenes nº 27 y nº 28).

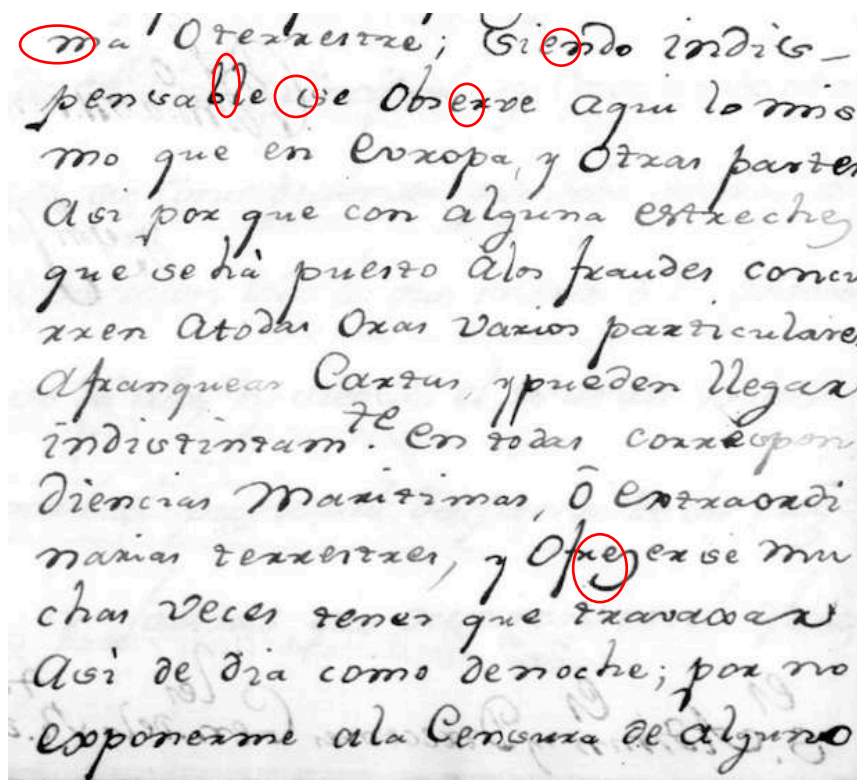
Qui Señores míos: En Carta. 30. de octubre del año
 anterior, me prevenen V. ss. que si D. J. de Ariza
 Armona, librase, o me pidiera el Caudal que pueda
 haver en mi poder, Correspondencia ala Renta,
 dándole noticia del que sea, lo pague, y embie
 en los terminos que me prevenga, respecto de que
 si necesita en aquella Ciudad, para atender a los
 gastos del nuevo Establecimiento.
 Con fecha. 15. de Diciembre, escribi á v. ss.
 la poca existencia de Caudales, con que me hallo
 y que aun que la Correspondencia que llega con
 los Reventos que salen de Cadix, es la que mere-
 ce alguna atencion, como sucede, que los enta-
 das no son tan prontas, me venia precisado á to-
 mar de las Casas Reales, para atender a los

Imagen nº 28. Carta emitida por el administrador de correos de Cartagena de Indias, Manuel de Valbuena, a los Directores Generales de la Renta de Correos, el 1 de mayo de 1765. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

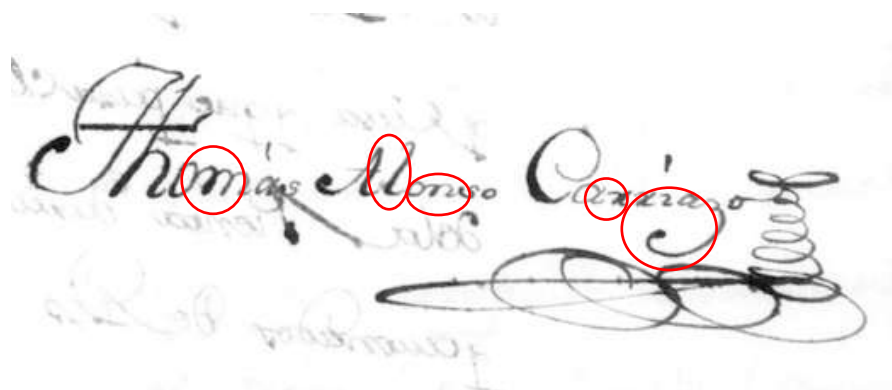
Mauricio Carrasquilla

Imagen nº 29. Recibo del oficial mayor interventor Mauricio Carrasquilla. Cartagena de Indias, 15 de febrero de 1767. Fuente: A.G.I., *Correos*, 73 A.

En la carta del oficial mayor interventor Tomás Alonso Carriazo a los Directores Generales con fecha de 2 de diciembre de 1772, observamos cómo fue ejecutada por el propio Carriazo, mediante el examen de ciertas peculiaridades gráficas, principalmente en las letras “l”, “m”, “n”, “s”, “r” y “z”, que nos permiten concluir que se trata de la misma mano (imagen nº 30).



ma! Oretante; Siendo indis-
pensable se observe aqui lo mis-
mo que en Europa, y otras partes
asi por que con alguna estrechez
que se ha puesto a los fraudes con-
xen a todas otras varias particulares
afianqueas cartas, y pueden llegar
indistintam^{te}. En todas correspon-
dencias Maritimas, o Extraordi-
narias terrestres, y Ofrezese mu-
chas veces tener que trabaxar
asi de dia como de noche; por no
exponerme a la Censura de alguno



Tomás Alonso Carriazo

Imagen nº 30. Carta emitida por el oficial mayor interventor de la administración correos de Cartagena de Indias, Tomás Alonso Carriazo, a los Directores Generales de la Renta de Correos, el 2 de diciembre de 1772. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

Generalmente los oficiales 2º y 3º de la estafeta cartagenera eran los que se encargaban habitualmente de la composición de los documentos emitidos por la administración de correos. Por este motivo, se halla una ingente cantidad documental, mayoritariamente cartas, cuentas y expedientes, confeccionada por los distintos oficiales.

El oficial 2º José de la Terga se encargó de la ejecución del texto de la carta enviada por Manuel de Valbuena a los Directores Generales el 5 de octubre de 1765. Esto se verifica a través del estudio de los rasgos característicos de la grafía “g” y la palabra “Joseph” (imágenes nº 31 y nº 32).

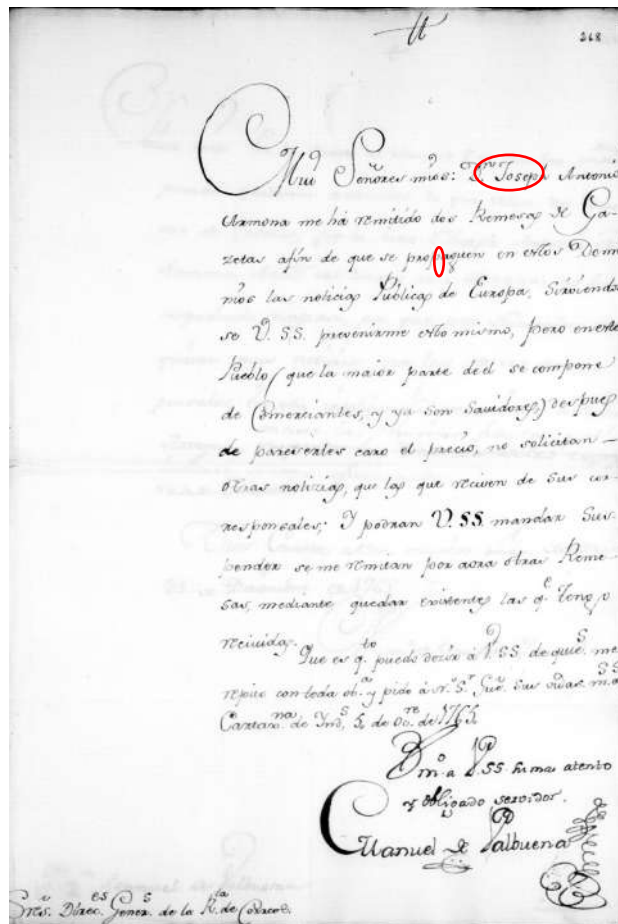


Imagen nº 31. Carta emitida por el administrador de correos de Cartagena de Indias, Manuel de Valbuena, a los Directores Generales de la Renta de Correos, el 5 de octubre de 1765. Fuente: A.G.I., Correos, 69 A.

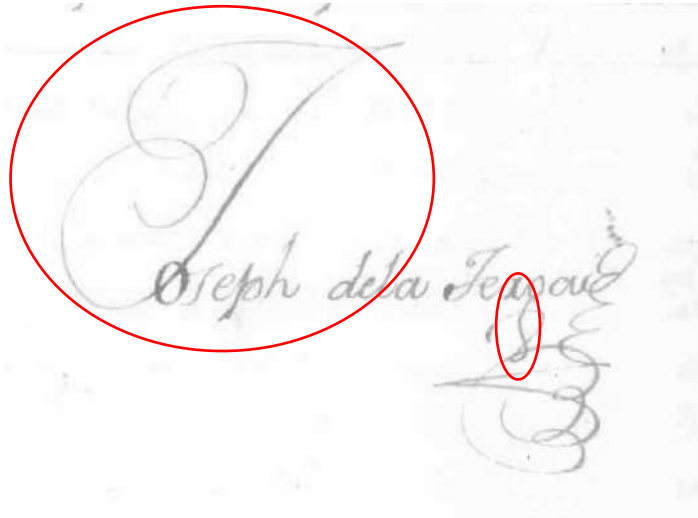


Imagen nº 32. Recibo del oficial 2º José de la Terga. Cartagena de Indias, 15 de febrero de 1767.

Fuente: A.G.I., *Correos*, 73 A.

Otro ejemplo de la práctica de escritura de un oficial 2º se localiza en la carta de 23 de enero de 1771, emitida por José Flores Longoria y dirigida a los Directores Generales, en la cual José Francisco Martínez y Viana es el responsable de su confección. Esto se comprueba con la observación de sus grafías particulares, como la “h”, “t”, “V”, y la unión de la “r” con la “a” (imágenes nº 33 y nº 34).

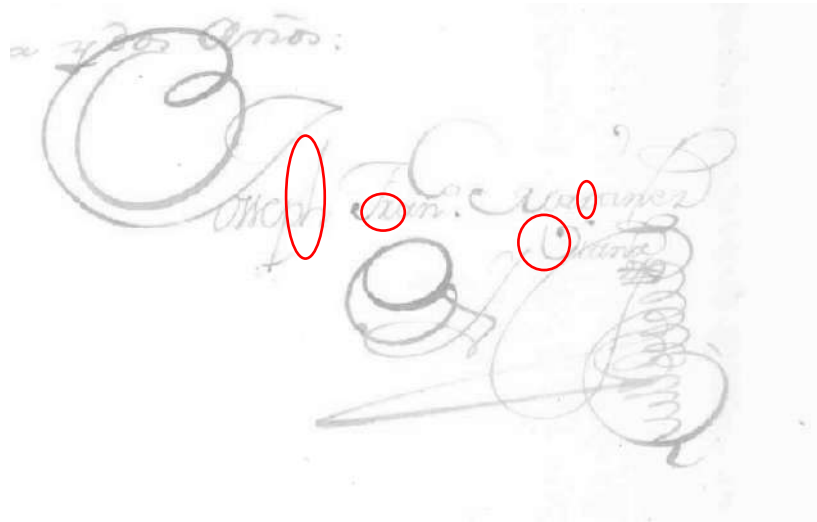



Imagen nº 34. Recibo del oficial 2º José Francisco Martínez y Viana. Cartagena de Indias, 2 de enero de 1772. Fuente: A.G.I., *Correos*, 74 B.

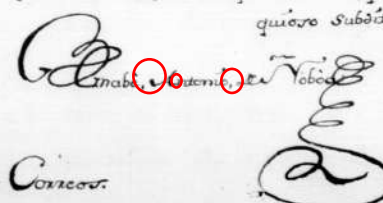
En cuanto al oficial 3º como escribiente de los documentos, se halla el ejemplo de la carta de Bernabé Antonio de Novoa de 4 de agosto de 1769, cuyas grafías características son la “A”, “t”, y la unión de la “d” y la “e” (imagen nº 35). Los oficiales también intervenían en la composición de las cuentas. Este hecho se comprueba en la relación jurada y cuenta general ordenada de 1770, confeccionada por Bernabé Antonio de Novoa, lo que se demuestra por los rasgos anteriores (imagen nº 36).

rte 564

Muy Señores míos. Con el motivo de haver unido
 Su Mage. (que Dios Guarde) el Correo de Tierra al de
 la Corona, y ser necesario de otro que ayude a los
 dos Oficiales de esta Oficina para el pronto despacho
 en ella, me volví a examinar en donde há dos meses tengo el
 honor de estar empleado, y noticiando de q. en Carta 3.^a
 del que corre, hace presente a USS. el U. m. p. n. c. l.
 por los Correas de esta Ciudad la falta de otro ópe-
 ro para alivio de los dos, en esta atención, no puedo
 menor que ocurrir a la grandeza de USS. para q.
 en atención al corto mérito q. tengo ad. y u. i. d. o. red. i. g. n.
 nombrarme por uno de los Oficiales de d. h. a. m. con
 el sueldo del Sueldo q. al Sec. do. con el q. fuere de Superior
 agraciado de USS.

Yo Señor Gué a USS. m. d. Cartagena.
 Indias 4. de Agosto de 1769


 yo USS. sumayor de Indias y obve
 quiero subdito.


 Bernabé Antonio de Novoa


 Señores Directores Generales de Correos.

Imagen nº 35. Carta emitida por el oficial 3º de la administración de correos de Cartagena de Indias, Bernabé Antonio de Novoa, a los Directores Generales de la Renta de Correos, el 4 de agosto de 1769. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

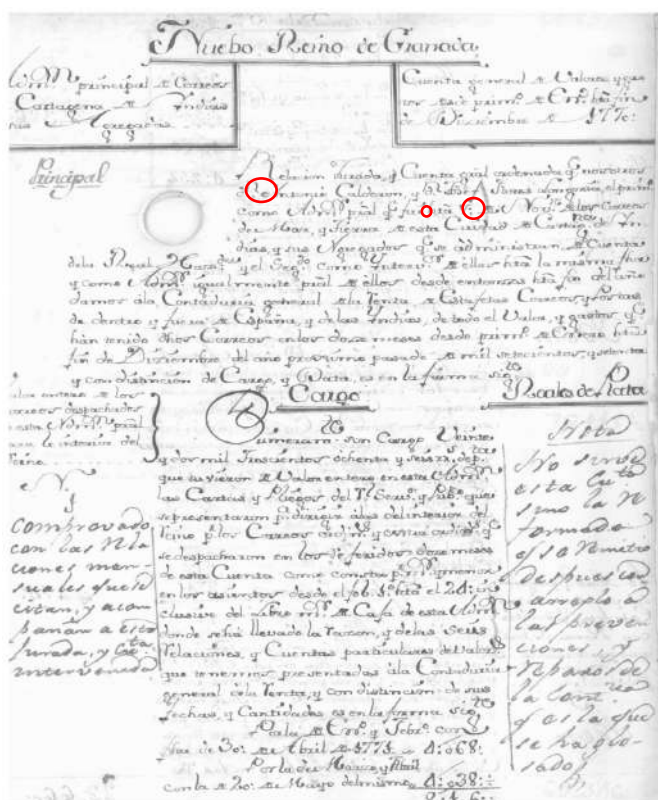


Imagen nº 36. Relación jurada y cuenta general ordenada de 1770. Cartagena de Indias, 28 de marzo de 1772. Fuente: A.G.I., *Correos*, 74 A.

Ocasionalmente se recurría a otros actores fuera de la plantilla de personal de la oficina postal, que se encargaban de dichas tareas, tal y como muestra la documentación contable de la administración de correos de Cartagena de Indias. Estos escribientes o escribanos se contrataban de manera esporádica y extraordinaria para realizar trabajos puntuales relacionados con el oficio de la pluma.

En el año de 1765, dos amanuenses ayudaron al teniente del correo de tierra, Antonio Calderón, al despacho de las primeras correspondencias, formar copias de tarifas, y remitirlas a las cajas agregadas, con la noticia del establecimiento del correo marítimo, y a hacer un cajón para remitir las correspondencias de Portovelo y Panamá con su cubierta de encerado⁹⁹⁵.

En la cuenta de 1770 de la administración de Cartagena de Indias aparecen varios escribientes que realizaron trabajos puntuales: José Casimiro de Mollinedo, encargado de copiar, por duplicado y triplicado, las cuentas generales de valores y de embarcaciones

⁹⁹⁵ A.G.I., *Correos*, 73 A.

de dicha administración, pertenecientes al año 1768; y, Pedro Asencio, responsable de realizar copias de varios papeles y documentos que remitió el comisionado José Antonio de Pando al oficio de Cartagena de Indias para dicha oficina principal, estafetas agregadas, la administración de correos de La Habana y la general de Madrid⁹⁹⁶.

Unos años más tarde, en 1771, aparecen varios actores que se encargaron de las labores propias del escribiente: Antonio Albuerne, como responsable de las copias de uno de los documentos acordados por el virrey para su remisión a las administraciones de Santa Marta, Barranca y Tenerife, que realizó el 27 de febrero de 1771; Vicente Antonio de Agestas, estuvo durante 37 días trabajando en esta oficina para ayudar a sacar en limpio, duplicar y triplicar las relaciones particulares y generales de la estafeta cartagenera y las agregadas; y Manuel Sánchez, que realizó copias de diferentes documentos pertenecientes a las cuentas que se habían de remitir a la Administración principal de La Habana, solicitadas a raíz del naufragio del paquebot “El Gallego”⁹⁹⁷.

En 1775 Bruno Warne fue el escribiente encargado de confeccionar varias copias de cuentas que habían realizado, desde agosto en que fue separado el oficial 3º Bernabé Antonio de Novoa de la administración de correos de Cartagena de Indias⁹⁹⁸.

Cabe señalar que, aunque la escritura manuscrita era predominante en la oficina de correos también se empleaba, en menor medida, la escritura de la imprenta. El uso de esta maquinaria facilitaba la multiplicación mecánica de documentos con textos largos, generalmente reglamentos e instrucciones, y, por tanto, alivio el trabajo de la puesta en limpio de los documentos, pero su elevado coste impedía el uso frecuente de la misma⁹⁹⁹.

5.2.3.9. PORCENTAJE DE LOS SUELDOS

Los salarios de los funcionarios de correos suponían una parte importante en los gastos de la administración de Cartagena de Indias. Al comienzo del establecimiento del proyecto de reforma postal, los empleados de correos de Cartagena de Indias fueron

⁹⁹⁶ A.G.I., *Correos*, 74 A.

⁹⁹⁷ A.G.I., *Correos*, 74 B.

⁹⁹⁸ A.G.I., *Correos*, 76 A.

⁹⁹⁹ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Actores del documento. Oficiales, archiveros y escribientes de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias durante el siglo XVIII*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2003, pp. 168-169.

nombrados con los siguientes salarios: 1.500 pesos anuales para el administrador y 1.000 para el oficial mayor interventor. El primer año de la administración postal, en 1765, el porcentaje de los sueldos supuso un 66% del cargo total de la cuenta de dicho año debido a la ingente cantidad de dinero que se tomó de la caja real para subvenir los salarios de los funcionarios de correos y sus amanuenses y ayudantes, así como los gastos de transporte del administrador y el interventor de la Península a América y del comisionado de correos del virreinato de Nueva Granada, Pedro Antonio de Cossío, a quien se les satisfizo una cantidad de dinero para su viaje de inspección y reconocimiento de los correos de Nueva Granada y Perú.

A partir de entonces este porcentaje fue disminuyendo de forma sucesiva hasta 1769: supuso un 40% en los ingresos de la cuenta de 1766; un 30% en la del siguiente año debido al pago que debían de satisfacerse de las cajas de la Real Hacienda de 1.000 pesos anuales para el administrador, 400 para el oficial mayor interventor, 360 para el oficial 2°; además en 1767 aparece la figura de un ordenanza, con una asignación de 30 reales de plata mensuales; un 25% en 1768, año en que el sueldo del administrador disminuye y comienza a ser de 600 pesos anuales, pero se mantuvieron los del oficial mayor interventor de 400 pesos anuales, oficial 2° 360 y el ordenanza 30 reales de plata mensuales. Finalmente, en 1769 alcanzó un 16% del total de ingresos de la administración.

A partir de 1769 se produjo un incremento considerable de los gastos en la administración de correos de Cartagena de Indias debido a la unión del correo marítimo y terrestre en manos de la Corona. De ahí que, a partir de entonces, el porcentaje de los sueldos de los empleados de correos fuera siempre menor del 20%, a pesar de que también aumentaba el número de agentes a los que se tenía que abonar salario, como los conductores ordinarios y extraordinarios, que recorrían los itinerarios postales para transportar la correspondencia, bienes y encomiendas. Por tanto, el porcentaje de los sueldos con respecto a la data de la renta de correos de Cartagena de Indias eran los siguientes: 18% en 1770, a partir de este año entró a servir a la administración José Flores Longoria con una subida de sueldo a 700 pesos anuales, además de que se agregó a la estafeta un supernumerario, para ayudar al despacho de la oficina, con 10 pesos mensuales, y también se le debía abonar salario a un encargado para el recibo y despacho de los correos en la Barranca del Rey con 50 pesos anuales; 14% en 1771, año en el que la figura del supernumerario se reemplazó por un oficial 3° con el sueldo de 250 pesos

anuales; 14% en 1772; 12% durante los años 1773, 1774 y 1775; 11% en 1776; y, por último, 13% en 1777.

Cabe señalar que el 21 de octubre de 1775 los Directores Generales de la Renta de Correos aprobaron una subida de los sueldos en la estafeta cartagenera debido a que, en dicha oficina postal, había “bastante trabajo por ser puerto de mar donde llegan y de donde retornan las embarcaciones correos desde Puerto Rico, como también la balandra particular que sale para Portobelo [...] y se han acrecido aquellas tareas con la incorporación del correo de tierra y agregación de estafetas”¹⁰⁰⁰. Al administrador le correspondieron 1.200 pesos anuales, en lugar de los 700 de los que gozaba hasta entonces; al oficial mayor interventor, 600, en vez de 400; al oficial 2º, 400 pesos anuales, en vez de los 360; y a el oficial 3º, 300 pesos, en lugar de los 250.

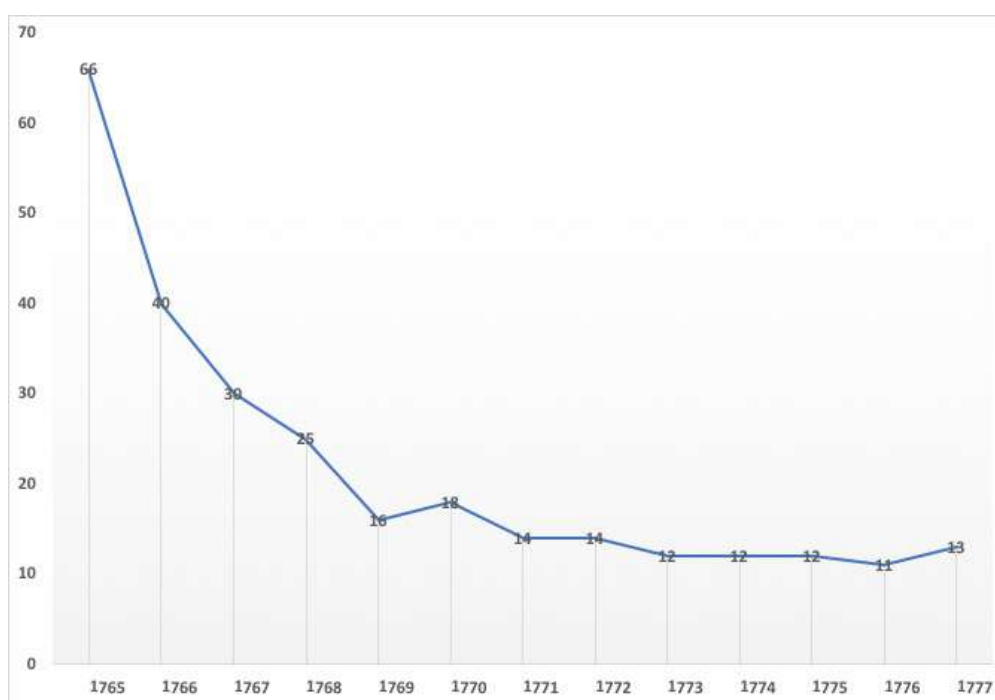


Gráfico nº7: Porcentaje de sueldos de la administración de correos de Cartagena de Indias con respecto a los ingresos. Elaboración propia. Fuente: A.G.I., *Correos*, 73 A- 76 B.

¹⁰⁰⁰ A.G.I., *Correos*, 430 B.

5.2.4. RUTAS POSTALES

El correo transcurría por unas rutas marítimas y terrestres fijas, que favorecían la circulación de la comunicación postal entre los centros más influyentes hispanoamericanos.

El itinerario postal oficial comenzaba en el puerto de La Coruña, ciudad desde la que se despachaba un paquebote mensual que transportaba la correspondencia, géneros y pasajeros desde la Península hasta América. El paquebote se dirigía hacia La Habana, pero antes hacía escala en Santiago de Cuba, Trinidad o Puerto Rico, donde las correspondencias del sur de América se embarcaban en un navío de la renta de correos que tenía que estar disponible para emprender su marcha a Cartagena de Indias. Este viaje desde La Coruña a Cartagena de Indias, con escala en Cuba o Trinidad, se realizaba en unos 45 días. Transcurridos unos diez días, la embarcación de la renta de correos partiría hacia La Habana, demorándose unos 20 días, desde donde emprendía el camino de regreso hacia España con las correspondencias de América, cuya travesía duraba unos 52 días¹⁰⁰¹.

Una vez en América, la correspondencia se distribuía y circulaba por el territorio americano a través de múltiples caminos, terrestres y fluviales, sendas y veredas. La renta de correos trazó una serie de itinerarios postales por los que tendría que discurrir el correo, con puntos de salida y llegada seleccionados según la importancia geoestratégica para los poderes políticos y económicos, con la intención de integrar diversos espacios del interior americano en torno a la articulación de redes imperiales. Estos sistemas de comunicación postal desempeñaron un papel clave en la configuración de los territorios.

Las carreras fueron resultado de las iniciativas de las autoridades para formar un cuadro reglamentario para la circulación de la correspondencia. En 1750, el virrey Pizarro estableció en Nueva Granada rutas postales por las que debía transcurrir la correspondencia bajo una regulación detallada. En esta documentación se refleja la implantación de los itinerarios, las tarifas, la periodicidad de los chasquis a cada ciudad, con una minuciosa programación por días desde junio de 1750 a julio de 1751, teniendo en cuenta los tiempos entre cada punto geográfico y las demoras para los itinerarios de

¹⁰⁰¹ Esta información se desarrolla en los diarios de navegación correspondientes a la Carrera de La Habana y que se encuentra en A.G.I., *Correos*, 269 A -276B.

regreso. Este reglamento pretendía garantizar la distribución del correo de manera periódica a través de un sistema de tarifas regulado con puntos obligatorios de llegada y salida. En este reglamento se establecían las cuatro cajas principales que debía recorrer el chasqui en la ruta principal Cartagena de Indias – Santa Fe, que conectaba el interior del espacio neogranadino con el puerto marítimo, que salía al exterior: Santa Fe, Honda, Mompox y Cartagena.

5.2.4.1. LAS RUTAS POSTALES ANTES DE LA REFORMA POSTAL

5.2.4.1.1. CARRERA SANTA FE – CARTAGENA DE INDIAS

Esta carrera fue una de las primeras en establecerse, el 4 de julio de 1750, debido a la necesidad de conectar ambos centros, esenciales para el virreinato neogranadino. Un correo de a pie realizaba el correo terrestre desde Santa Fe a Honda, con el tiempo fijado de 6 días de ida y vuelta con detención de un día en Honda¹⁰⁰², donde se embarcaba por el río Magdalena, pasando por Mompox, con una duración de 15 días de ida y vuelta con detención un día en Mompox para recibir los pliegos¹⁰⁰³, de ahí se dirigía a Barranca del Rey, donde continuaba por vía terrestre hacia Cartagena de Indias, calculando tardar 9 días ida y vuelta de Mompox a Cartagena¹⁰⁰⁴ (mapa n° 23).

¹⁰⁰² El correo debía de partir de la capital, Santa Fe, hacia Honda cada 17 días concretamente los siguientes días: 5 y 22 de julio, 8 y 25 de agosto, 11 y 28 de septiembre, 15 de octubre, 1 y 18 de noviembre, 5 y 22 de diciembre, 8 y 25 de enero, 11 y 28 de febrero, 17 de marzo, 3 y 20 de abril, 7 y 24 de mayo, 10 y 27 de junio. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documento 2, 1750-1751.

¹⁰⁰³ El correo debía de partir de Honda a Mompox cada 17 días concretamente los siguientes días: 9 y 26 de julio, 12 y 29 de agosto, 15 de septiembre, 2 y 19 de octubre, 5 y 22 de noviembre, 9 y 26 de diciembre, 12 y 29 de enero, 15 de febrero, 4 y 21 de marzo, 7 y 24 de abril, 11 y 28 de mayo, 14 de junio, 1 de julio. *Ibidem*.

¹⁰⁰⁴ El correo debía de partir de Cartagena de Indias a Mompox cada 17 días concretamente los siguientes días: 9 y 26 de julio, 12 y 29 de agosto, 15 de septiembre, 2 y 19 de octubre, 5 y 22 de noviembre, 9 y 26 de diciembre, 12 de enero, 15 de febrero, 4 y 21 de marzo, 7 y 24 de abril, 11 y 28 de mayo, 14 de junio, 1 de julio. *Ibidem*.

5.2.4.1.2. CARRERA SANTA FE – QUITO

Esta ruta postal, establecida en julio de 1750, conectaba la capital del virreinato neogranadino con la capital de la provincia de Quito, ambos constituyeron nodos de comunicación importantes, debido a su relevancia como centros políticos y económicos. Además, este itinerario se enlazaba en Quito con el de Lima, proveyendo una conexión con la capital del virreinato del Perú. El trayecto por el que discurría el correo partía de Santa Fe, transcurría por Popayán, calculando 33 días de ida y vuelta con detención de tres días en Popayán para recibir los pliegos¹⁰⁰⁵, hasta llegar a Quito (mapa n° 24).

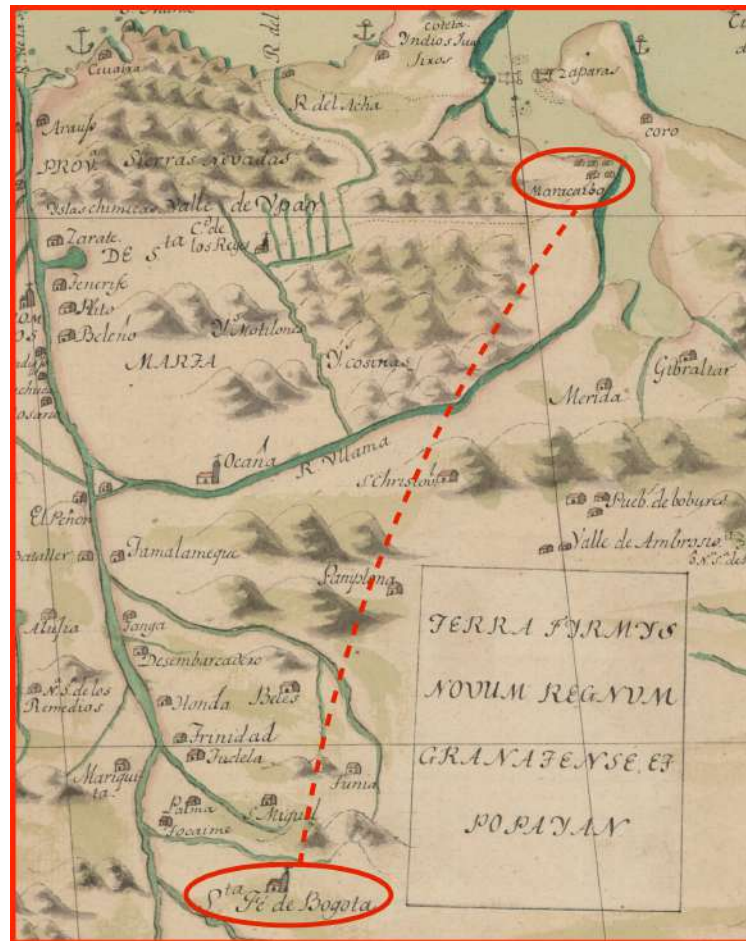


Mapa n° 24: Carrera Santa Fe – Quito. Elaboración propia. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documento 2, 1750-1751.

¹⁰⁰⁵ La instrucción del itinerario expedida el 1 de julio de 1750, firmada por José Simón de Olarte, que ha de seguir el chasqui ordinario que tendría que conducir los pliegos desde Santa Fe a Popayán especificaba los sitios por los que tendría que transcurrir el correo: Santa Fe, Boca del Monte, Tocayma, Quebrada del Cangrejo, El Contadero, Mercadillo, Villa vieja Hazienda de los Padres de la Compañía, Neyva, Pueblo del Jobo, Paso de Domingo Arias, Venta de Paycol, Sitio de Uritoguasi, Pueblo de Guanacas, Sitio de Malbasa casas de Medina, Alto de Palase o hazienda de totoro de Don Javier Mosquera, Popayán. *Ibidem*.

5.2.4.1.3. CARRERA SANTA FE – MARACAIBO

Este trayecto de correos se estableció en agosto de 1751, y permitía conectar la capital de la Nueva Granada con la provincia de Venezuela, a través de un correo que debía hacer su recorrido en 32 días, las jornadas de Santa Fe a Pamplona y de ahí a Maracaibo¹⁰⁰⁶ (mapa n° 25).



Mapa n° 25: Carrera Santa Fe – Maracaibo. Elaboración propia. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documento 2, 1750-1751.

¹⁰⁰⁶ La instrucción del itinerario, expedida el 7 de agosto de 1751, que ha de seguir el chasqui ordinario que tendría que conducir los pliegos desde Santa Fe a Maracaibo, especificaba los sitios por los que tendría que transcurrir el correo: Santa Fe, Tunja, Pueblo de Zerínza, Parroquia de Sativa, Hacienda de Tipacoque, Parroquia de Tequia, Hacienda y Puente de Chitaga, Pamplona, Villa de San Cristóbal, Mesa de Laura, Ciudad de Grita, Pueblo de Bayladores, Hacienda de Estanques, Mérida, Pueblo de Muchuquies, Miraflores, Ciudad de Grimaltar, Maracaibo. A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documento 3, 1751-1752.

5.2.4.1.4. CARRERA DE GIRÓN

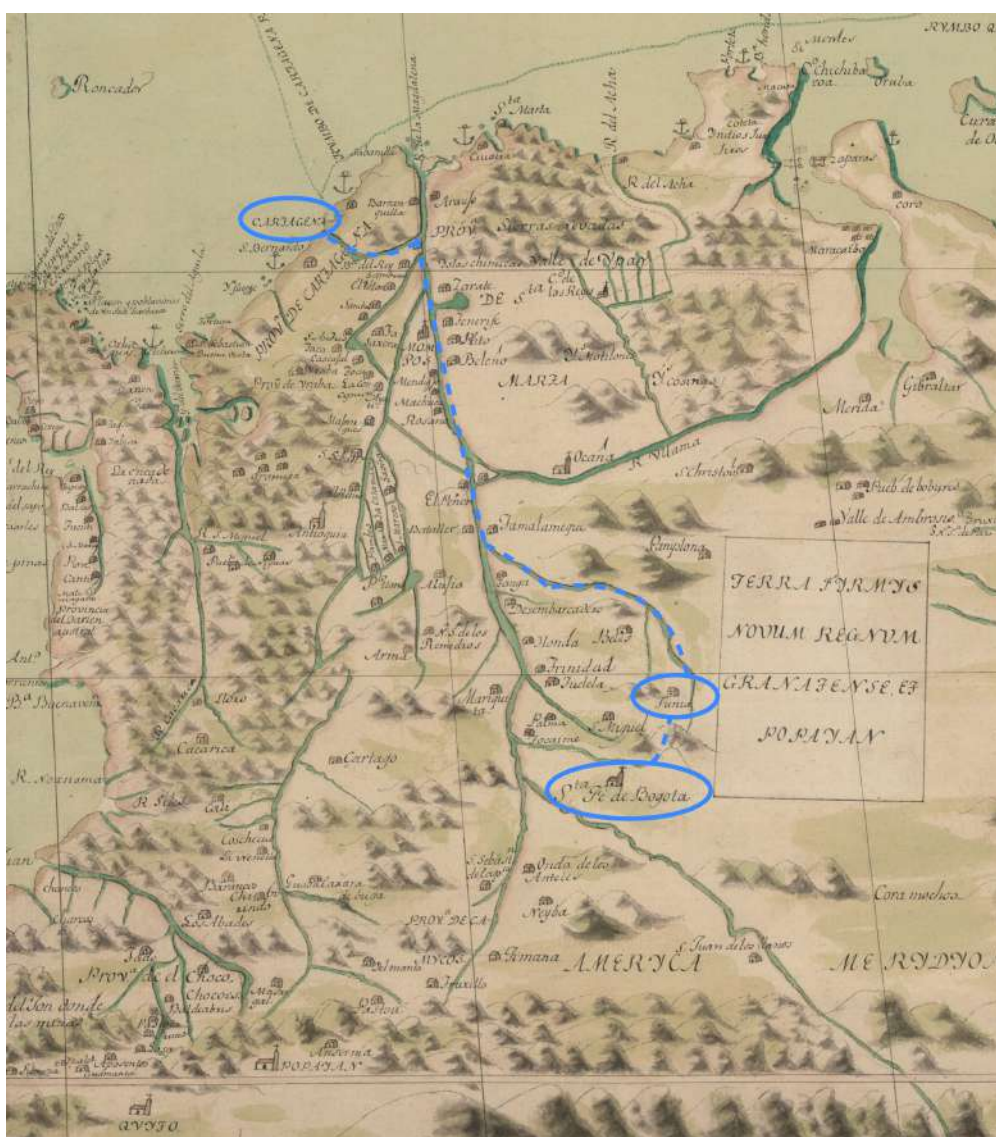
Itinerario postal creado en 1751, que comunicaba la capital santafereña con Girón a través de una ruta terrestre (mapa n° 26).



Mapa n° 26: Carrera Santa Fe – Girón. Elaboración propia. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documento 2, 1750-1751.

5.2.4.1.5. CARRERA DE OPÓN

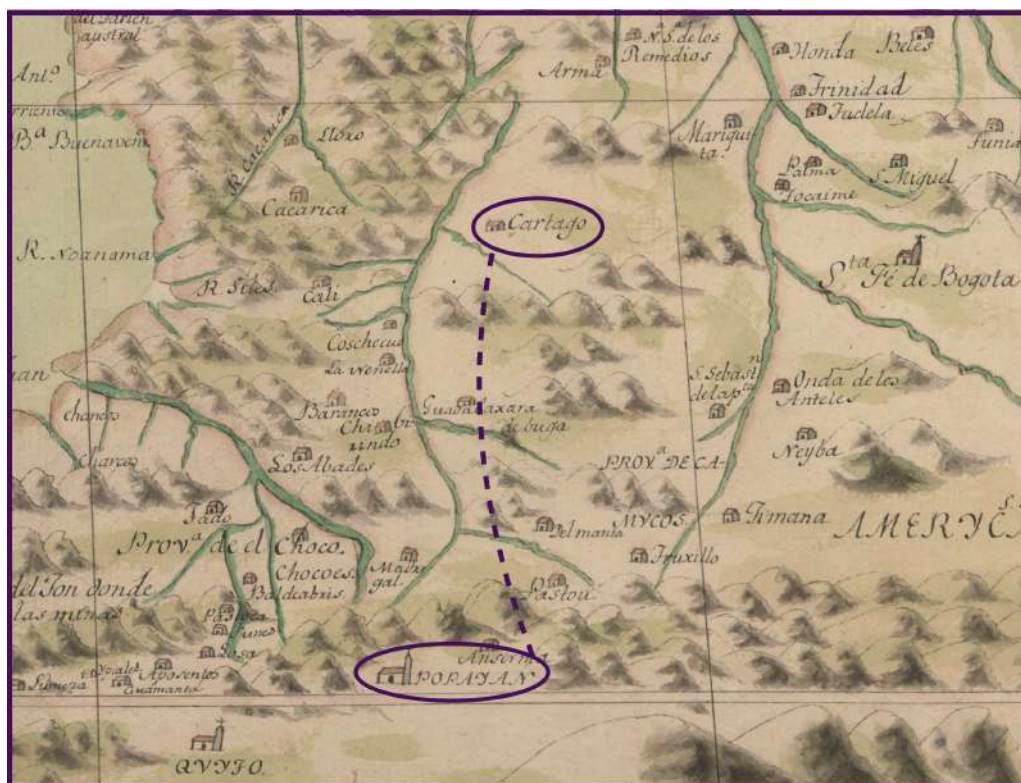
Este camino fue implantado bajo el mandato del virrey José Solís Folch de Cardona, en diciembre de 1757, y realmente constituía una mejora de la carrera de Santa Fe a Cartagena de Indias, para que transcurriera desde la capital hacia el puerto de Opón, en vez del de Honda, por un camino de mulas y que ahí se embarcara por el río Magdalena para arribar a Cartagena de Indias (mapa n° 27). Sin embargo, esta ruta postal no tuvo demasiado éxito y fue suprimida en años posteriores.



Mapa n° 27: Carrera de Opón. Elaboración propia. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documento 2, 1750-1751.

5.2.4.1.6. CARRERA CARTAGO – POPAYÁN

Este rumbo fue establecido por el virrey Pedro Messía de la Cerda en agosto de 1762, con el objetivo de facilitar la comunicación postal con la región minera del Chocó (mapa n° 28).



Mapa n° 28: Carrera Cartago - Popayán. Elaboración propia. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 2, Documento 2, 1750-1751.

5.2.4.2. LAS RUTAS POSTALES TRAS LA REFORMA POSTAL

Los itinerarios de correos fueron modificados a lo largo del tiempo, según crecía el sistema postal y con él se fueron agregando trayectos o alterando los ya existentes. A pesar de estas mejoras, los itinerarios sufrieron pocas variaciones con respecto al reglamento de Pizarro de 1750, especialmente las principales carreras postales, como por ejemplo la de Cartagena de Indias a Santa Fe, que se mantuvieron casi intactas debido a la gran relevancia que suponía para la circulación de la información.

La obra de José Antonio Pando denominada *Ytinerario Real de Correos del Nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme* representa la cobertura temporal y espacial de los itinerarios neogranadinos que conectaron los distintos nodos de comunicación, por donde transitaban regularmente los correos. El conocido como *Manuscrito de Pando* supone una obra de referencia para conocer el sistema postal neogranadino, en el que se describe de forma exhaustiva las rutas postales del virreinato de Nueva Granada en torno al año 1770 con los detalles de los caminos y los obstáculos de los mismos, las oficinas del correo y sus administradores, las tarifas postales, normativas y disposiciones, y población detallada de dicho virreinato¹⁰⁰⁷.

Las carreras seguían unos itinerarios fijados que transcurrían por cada demarcación postal donde tenían su administración, estafeta o caja de correos, en la que recibían y despachaban la correspondencia de su territorio. Las administraciones de correos principales se ubicaban en ciudades importantes, desde donde se redistribuía el correo para su demarcación por caminos, ríos, sendas y veredas. En estas rutas postales, que seguían a través de la red viaria, lo más importante eran los puntos de partida y llegada de la correspondencia, pues se convertían en los ejes centrales alrededor de los cuales se articulaban las carreras postales. Si existía algún pliego dirigido a un lugar donde no llegara la red postal, se tenía que depositar en la oficina más cercana de su destino. De esta manera funcionaba la distribución del correo en América en el siglo XVIII a través del sistema de las carreras.

Los chasquis o conductores del correo por el interior de la Nueva Granada tenían que ser despachados solamente por las administraciones de correos. De tal modo que “ninguna perzona de qualquiera estado, calidad, grado o condición que sea, desde el día en que se hubiere publicado este Reglamento podrá despachar por si de privada autoridad, propio o correo alguno de a caballo ni de a pie, con el titulo de chasqui”¹⁰⁰⁸, bajo pena de multa si se incumplía esta normativa. Para su identificación, estos correos debían de llevar en su pecho el escudo de las Reales Armas.

Los conductores del correo terrestre hacían sus itinerarios a caballo o a pie, según las características geográficas del territorio. En el primer caso, según los reglamentos,

¹⁰⁰⁷ El documento de José Antonio Pando, junto con otros informes de los administradores de correos de Cartagena de Indias del Archivo General de Indias y del Archivo General de la Nación de Colombia, constituyen las fuentes utilizadas para trazar las carreras de dicha estafeta que existían tras la reforma postal.

¹⁰⁰⁸ ACH. PANDO, José Antonio. *Ytinerario Real de Correos del nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme. El Manuscrito de Pando*, 1770, p. 27.

llevaban dos caballos uno para el correo y otro para el postillón o guía que acompañaba al conductor, y devolver los caballos al paraje de donde los tomó, pagando anticipadamente al dueño de dichos animales que los alquilaba a la renta de correos y los debía tener listos para que los conductores pudieran llevar a cabo su cometido¹⁰⁰⁹. Estos caballos se iban cambiando por otros, siguiendo los tránsitos acostumbrados de las rutas de postas. El segundo caso, el más común debido a los obstáculos geográficos del territorio neogranadino, los conductores de correo a pie solían hacer 15, 12, 10 u 8 leguas en cada 24 horas¹⁰¹⁰.

Estos conductores encargados de transportar tanto cajones de pliegos como otras piezas permitidas de encomiendas debían obtener el parte de oficio o licencia de dicho transporte en las correspondientes administraciones de correos. En caso de los pueblos pequeños, donde no había establecida estafeta y, por lo tanto, no podía obtener la licencia previa del oficio del correo, los ministros y personas particulares podían despachar sin ella correos de a caballo o a pie, con todo género de cartas, conduciéndolas hasta el paraje más inmediato donde hubiere oficina de correos, donde se daría y formaría parte de este asunto, para que pudieran continuar su viaje y entregar los pliegos por las oficinas donde pasaran, a quien fuesen rotuladas dichas cartas. Además, también estaba regulado el peso máximo que podían transportar, fijado en dos arrobas, para que un excesivo peso de las valijas no les impidiera a los conductores hacer los viajes con la mayor brevedad posible.

El río Magdalena constituía una vía fluvial esencial para el transporte de los correos, particularmente para la carrera principal que iba de Cartagena de Indias a Santa Fe. Estos viajes fluviales los hacían los pilotos correos, que se trasladaban en barquetas acompañado por bogas.

¹⁰⁰⁹ El reglamento regía las tarifas de los conductores de correo y los caballos: “A los correos que hicieren viage en diligencia para dependencias de particulares, se les a de pagar por el ynteresado o persona de cuya orden fueron despachados al respecto de cinco reales y un cuartillo de plata por cada legua de ida y buelta deduciéndose como se ha dicho la quinta parte de su importe, y los derechos de licencia, de caballos que se ha regulado 12 reales a beneficio de la Real Hazienda y siendo de quenta de dichos correos el costear, y pagar los caballos que ocupen a razón de tres cuartillos por legua de cada uno, y medio real al Postillón o Guía, de ida, y buelta, con atención a la mayor equidad que deve tenerse con los dueños que aprontan los caballos en asunto que no pertenecen al Real Servicio”. Sin embargo, si el conductor hacía un viage en diligencia para una corta distancia con solo un caballo, se le rebajaba estos importes. *Ibidem*, p. 29.

¹⁰¹⁰ Los pagos a los correos de a pie estaban regulados. Se les debía de satisfacer indistintamente a razón de real y medio de plata por legua a la ida y vuelta, y cuatro reales en cada día en los que estuviesen detenidos esperando las respuestas; si el viaje era solo de ida, sin precisar contestación, se les pagaría tres cuartillos de real por las leguas de vuelta quedando al arbitrio de los particulares de cuya orden se despachase el correo, con la obligación de tener licencia de la estafeta. *Ibidem*, p. 31.

5.2.4.2.1. CARRERA DE SANTA FE A CARTAGENA DE INDIAS

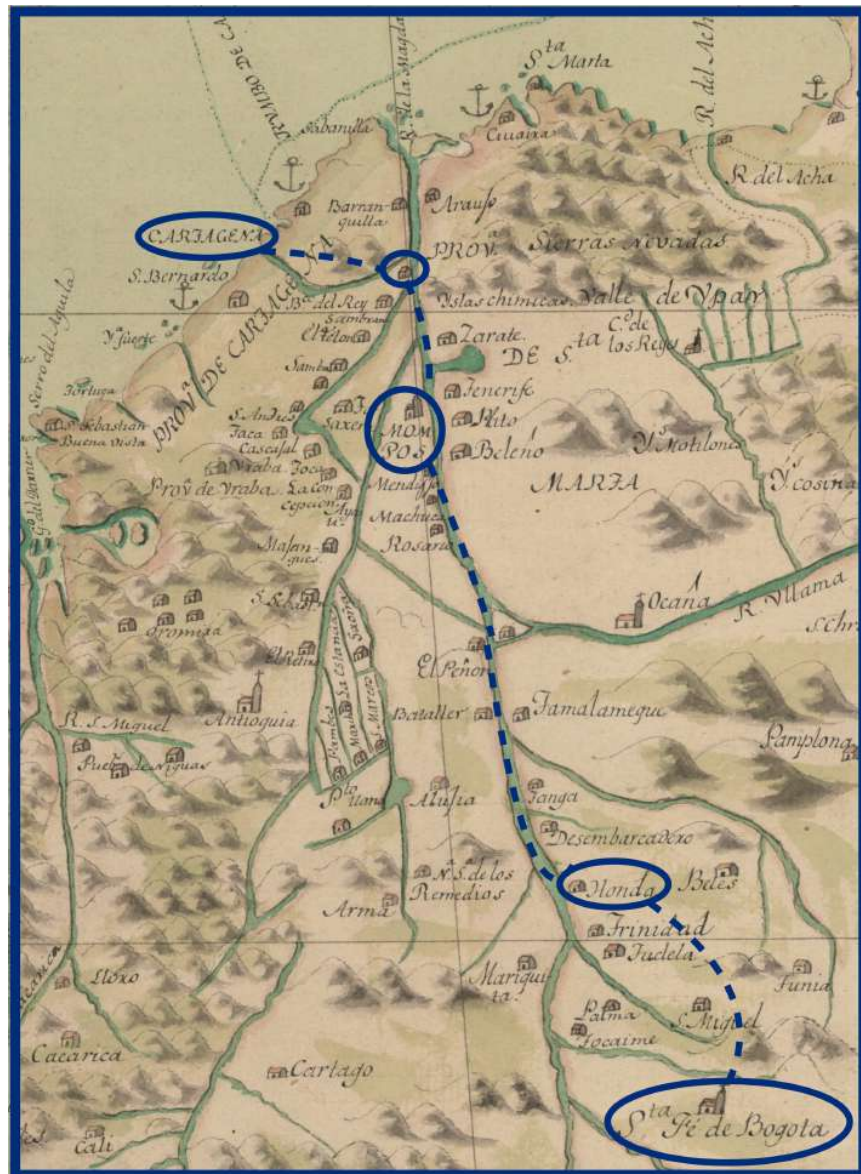
Ruta principal del virreinato de Nueva Granada porque discurría el giro postal entre las dos ciudades más importantes del espacio neogranadino (mapa n° 29).

La carrera de Santa Fe a Cartagena comenzaba en la capital del virreinato por los conductores a caballo o a pie, según las circunstancias del terreno, por donde transitaba por llanos hasta llegar a Facatativá, desde allí transcurría hacia rancherías y ventas por caminos con muchas quebradas y de montes resbalosos y muy cenagosos en tiempos de agua donde apenas podían mantenerse las mulas de los arrieros en las estrechas sendas que se formaban en estos cerros hasta llegar a la villa de Guaduas. Seguía por un camino alternado de cerros y lomas por donde debía cruzar el río de Guaduas, que, al no tener puente, ocasionaba detención en tiempo de lluvias. Al cruzar el río proseguía por un camino de cerros y montes altos con bajadas y subidas y con sendas estrechas de laderas cortadas de gran peligro hasta arribar a la villa de Honda, donde se tomaba un barco en el embarcadero y se despachaba el piloto de la barqueta o piragua del correo, que debía estar bien construida en madera de cedro ligera y segura, con dos bogas experimentados para transitar por el complicado río Magdalena, colocando los cajones de pliegos con la mayor seguridad.

Esta vía fluvial, considerada como la arteria de la Nueva Granada, desentrañaba enormes obstáculos y peligros. En algunos tramos los bogas se tenían que bajar de la canoa y con la fuerza de sus brazos y metidos en el agua hasta la cintura tiraban de ella con cuidado para que la corriente y las piedras no la hicieran zozobrar. Durante la trayectoria fluvial pasaban por algunas poblaciones como Puerto Nare, San Bartolomé, Simití, Tamalameque hasta su llegada a Mompo, por donde continuaba por el río, atravesando pueblos y villa como la de Tenerife, hasta el puerto de Barranca del Rey, puerto donde arribaban las barquetas de correos.

De ahí se transitaba por tierra por el sitio de Mahates, Arjona y Turbaco hasta su destino final, Cartagena de Indias, por un camino todo llano muy cenagoso con arroyos, cañaverales y arboles silvestres muy espesos y abundantes que requerían gran cuidado para no lastimarse con ellos, particularmente por la noche. Los correos ordinarios ejecutaban esta carrera de Santa Fe a Cartagena dos veces al mes despachándose de Santa

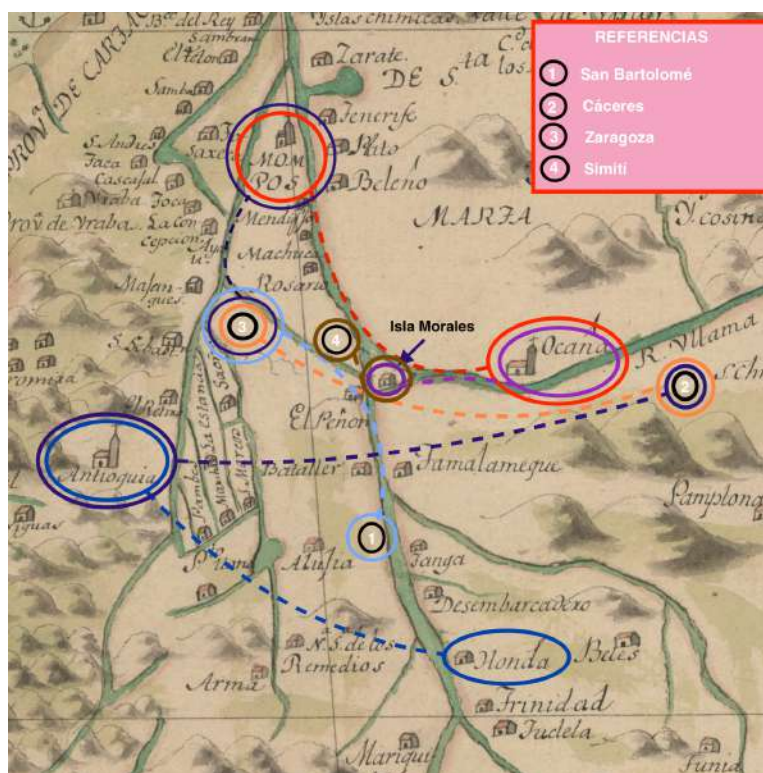
Fe los días 1 y 15 de cada mes, demorándose unos 17 o 28 días, en los que se debían verificar las contestaciones entre una y otra parte incluidas las detenciones en cada lugar.



Mapa n° 29: Carrera Santa Fe – Cartagena de Indias. Elaboración propia. Fuente: PANDO, José Antonio. *Ytinerario Real de Correos del nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme. El Manuscrito de Pando, 1770.*

Paralelamente existían otras rutas postales menos transitadas que constituían correos de travesía, por ser auxiliares de la carrera principal de Cartagena a Santa Fe, como eran las siguientes: la que iba desde la villa de Honda hasta Santa Fe de Antioquia, trasladándose el correo por caminos y por el río de Nare y pasando por las villas de

Cancan, Yolombo y Medellín¹⁰¹¹; la que transcurría de Antioquía a Cáceres por malos caminos; otra que iba de Cáceres a Zaragoza; otra desde San Bartolomé a Zaragoza por caminos quebrados y ríos¹⁰¹²; la comunicación que iba desde la isla de Morales situada en el río de la Magdalena a la ciudad de Ocaña, y otra desde esta isla a Simití; otra desde el pueblo del Banco al margen del río Magdalena para las ciudades de Pueblo Nuevo y Valencia de Jesús, y otra desde Mompox a las mencionadas ciudades; otra de Simití a Guamoco; otra comunicación de Mompox a Ocaña por donde había riesgo de indios bárbaros y para evitarlos solían seguir el río Magdalena e introducirse por un brazuelo al puerto de las bodegas de Ocaña; y otra de Mompox a Zaragoza por el río Cauca (mapa n° 30).



Mapa n° 30: Correos de travesía. Elaboración propia. Fuente: PANDO, José Antonio. *Ytinerario Real de Correos del nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme. El Manuscrito de Pando, 1770.*

¹⁰¹¹ Aunque se había pensado establecer un correo ordinario de esta carrera desde la Villa de Honda hasta la capital de Antioquía, debido a su alto costo y su corta correspondencia se suspendió esta providencia hasta más adelante cuando la renta tuviese mayores fondos. *Ibidem*, p. 48.

¹⁰¹² No se hallaba establecido correo en esta travesía. La internación a estos parajes se hacía por los mercaderes y trajinantes que conducían efectos y víveres a los minerales de la provincia de Antioquía. *Ibidem*, p. 50.

5.2.4.2.2. CARRERA DE SANTA FE A MARACAIBO

Santa Fe, como capital del virreinato de Nueva Granada, era un centro redistribuidor de la comunicación postal, desde la que partían varias rutas del correo que conectaban con nodos económicos y políticos de gran relevancia.

Por el itinerario de Santa Fe a Maracaibo transcurrían dos correos ordinarios, enviados desde una y otra parte, y se juntaban en la ciudad de San José de Cúcuta durante unos 29 días por caminos terrestres y fluviales por las poblaciones de Tunja, Pamplona, Cúcuta, San Cristóbal, Mérida y Gibraltar hasta llegar a la laguna de Maracaibo atravesada por medio de una piragua o bergantín durante dos días. Las contestaciones entre la capital de Santa Fe y el Cúcuta se verificaban en 23 días y de la ciudad de Maracaibo y su provincia en 58 (mapa nº 31). Desde Maracaibo partía la carrera hacia Caracas, capital de la provincia de Venezuela, con un correo ordinario mensual.



Mapa nº 31: Carrera Santa Fe – Maracaibo. Elaboración propia. Fuente: PANDO, José Antonio. *Itinerario Real de Correos del nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme. El Manuscrito de Pando, 1770.*

5.2.4.2.3. CARRERA DE SANTA FE A POPAYÁN

Este derrotero discurría por las ciudades de Tocaima y Neiva con dos correos ordinarios mensuales de a pie, que se despachaban, respectivamente, de una y otra parte, y se juntaban en la ciudad de Neiva para hacer el trueque de valija, consiguiendo respuesta y contestación de las correspondencias en el término de 23 días (mapa n° 32).



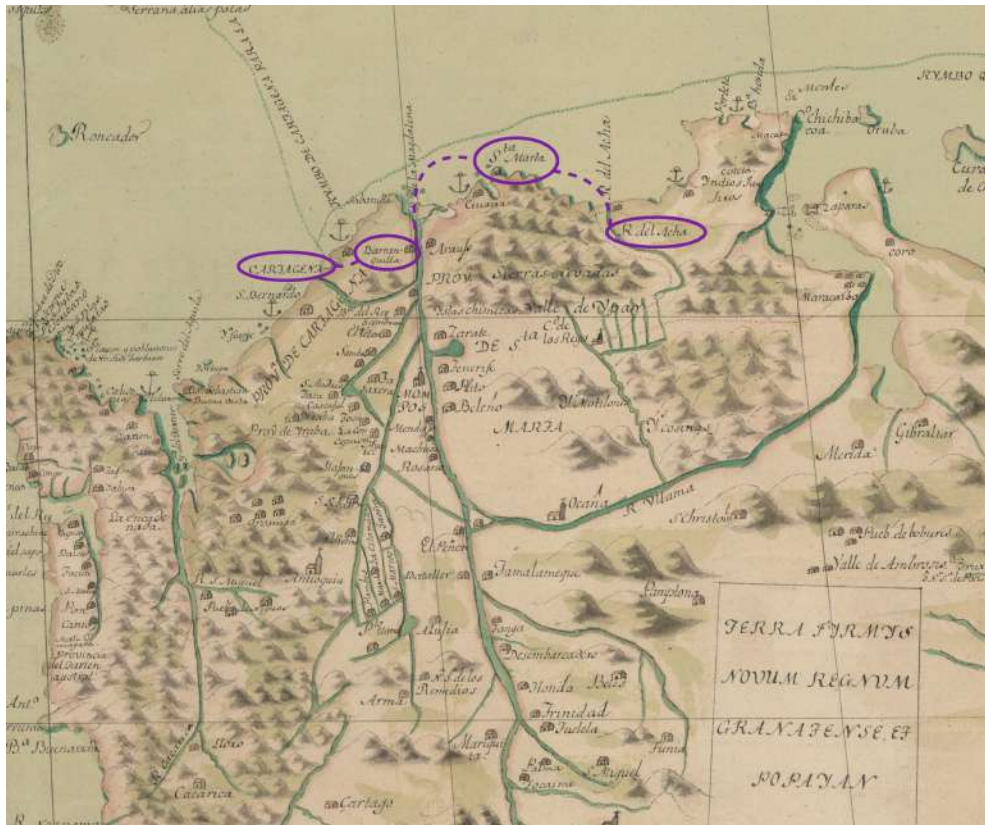
Mapa n° 32: Carrera Santa Fe – Popayán. Elaboración propia. Fuente: PANDO, José Antonio. *Ytinerario Real de Correos del nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme. El Manuscrito de Pando, 1770.*

5.2.4.2.4. CARRERA DE CARTAGENA DE INDIAS A SANTA MARTA

Este trayecto era esencial debido a que conectaba los dos puertos más importantes del Caribe neogranadino. Este itinerario partía desde Cartagena, transcurría a caballo por los sitios de Garavito y San Benito, ambos de poco vecindario; por Sabanalarga, puerto de considerable comercio; por los pueblos de Pueblo Nuevo, Santo Tomás y Sabana Grande; por Soledad y Barranquilla, éste último puerto del río Magdalena, donde se embarcaba el conductor en una barqueta, junto con un compañero, para atravesar dicho río y la Ciénaga hasta llegar a la ciudad de Santa Marta (mapa nº 33). Esta carrera era despachada por dos correos ordinarios que salían los días 12 y 27 de cada mes desde Cartagena y tardaban cinco días en completarla.

Desde la propia ciudad de Santa Marta salía hacia Ríoacha una ruta postal, la carrera de Santa Marta a Ríoacha, que conectaba ambos puertos caribeños. El conductor del correo de a pie, generalmente indio, marchaba desde Santa Marta por el pueblo de Bonda, estancias, el sitio del Calabazo, la playa del mar cuyo tránsito se hacía por tres ríos de piedras y de considerable caudal mediante indios conductores del correo que lo pasaban a nado. Continuaba por el pueblo de Camarones, de muy pocos vecinos en donde había un destacamento de la guarnición de la ciudad del Ríoacha, para asegurar la comunicación, dado que en no pocas ocasiones los indios guajiros asaltaban al correo. Esta carrera se realizaba en cuatro días por dos correos ordinarios mensuales.

A estas carreras se les unía el correo de travesía de Cartagena de Indias a la villa de Tolú, que transportaba los pliegos a este lugar en la costa del mar, próxima al Darién, mediante canoas y champanes, que hacían el trayecto regularmente en un día en tiempo de brisas y no habiéndolas en tres o cuatro.



Mapa n° 33: Carrera Cartagena de Indias– Santa Marta. Elaboración propia. Fuente: PANDO, José Antonio. *Ytinerario Real de Correos del nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme. El Manuscrito de Pando, 1770.*

5.2.4.2.5. CARRERA DE CARTAGENA DE INDIAS A PANAMÁ

Era una de las rutas primordiales ya que conectaba dos de los nodos portuarios más destacados del Caribe. Desde la urbe cartagenera partía una embarcación de la renta de correos, destinada para este itinerario, que, a la llegada de los paquebotes de los correos marítimos de Puerto Rico, se despachaba todos los meses con las correspondencias de España, Portobelo y Nueva Granada, y regresaba a Cartagena para que condujeran las respuestas a la Habana, y de allí siguieran sin detención a España.

Esta travesía marítima tenía que enfrentarse a las condiciones meteorológicas del mar: desde principios de diciembre hasta mediados de mayo era época de brisas, vientos generales, cuyo viaje regular de Cartagena a Portobelo se solía hacer de 4 a 5 días en la ida y 15 o 20 en la vuelta; desde mediados de mayo a finales de noviembre era época de

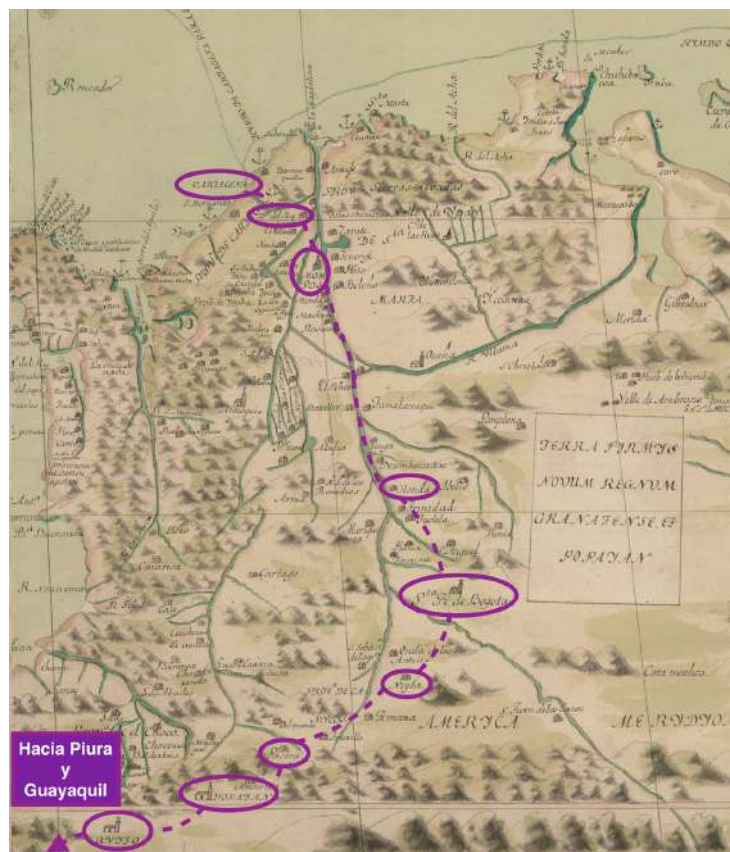
vendavales, con fuertes vientos y aguas tempestuosas, y el viaje regular a Portobelo se hacía de 10 a 15 días en la ida, y de regreso a Cartagena se demoraban de 3 a 4. Una vez en Portobelo, se despachaban tres correos ordinarios por vía terrestre para la carrera de Portobelo a Panamá, que tardaban unos tres días en dicha ruta. Este itinerario comenzaba en Portobelo y seguía por mar hasta el castillo de San Lorenzo de Chagre, en la boca del río del mismo nombre, por donde se embarcaban los navíos hasta Cruces, para su incursión a Panamá por tierra. Mientras tanto, en Portobelo la embarcación del correo se demoraba esperando las correspondencias de Panamá para que las respuestas pudieran regresar a Cartagena de Indias, ejecutándose un viaje redondo de esta carrera en unos 50 días (mapa n° 34).



Mapa n° 34: Carrera Cartagena de Indias– Portobelo. Elaboración propia. Fuente: PANDO, José Antonio. *Ytinerario Real de Correos del nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme. El Manuscrito de Pando*, 1770.

5.2.4.2.6. CARRERA DE CARTAGENA DE INDIAS A QUITO

Esta ruta conectaba dos nodos socioeconómicos y políticos importantes. En ella se establecieron dos correos ordinarios mensuales de a pie, que salían dos veces al mes, cada 15 días, de Quito y transcurrían por Pasto, Popayán (donde se cambiaba de conductor), Neiva, Santa Fe (se volvía a cambiar de conductor), Honda (donde se embarcaba en una barqueta el conductor y un boga por el río Magdalena), Mompox, Barranca del Rey y Cartagena de Indias. El tiempo invertido en este recorrido era 38 días, retardándose seis días más el regreso de Cartagena de Indias a Quito, debido a las condiciones del río Magdalena; por lo cual, se tardaban 82 días en la contestación de la correspondencia de Cartagena a Quito. A su vez, Quito era el punto de partida de la carrera a Piura, estafeta del virreinato del Perú, en la cual se implantaron dos correos ordinarios al mes de a caballo que se juntaban; y de la comunicación a Guayaquil (mapa n° 35). Desde esta ciudad, importante por su comercio, partía la carrera a Cuenca.

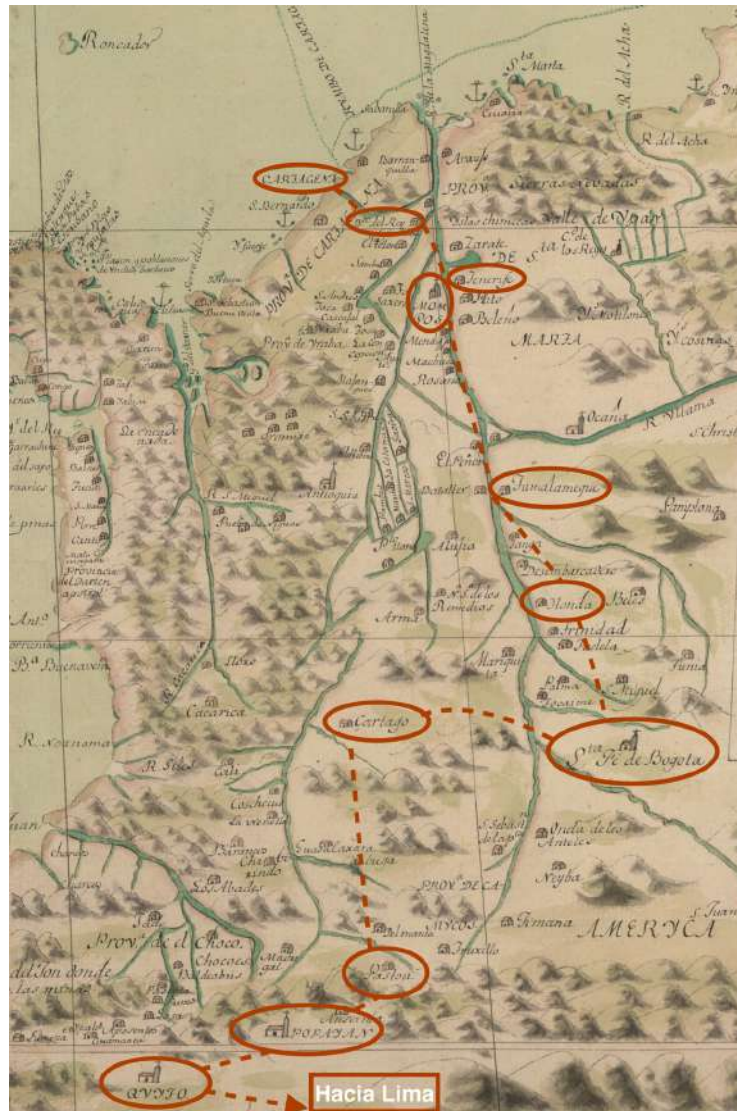


Mapa n° 35: Carrera Cartagena de Indias– Quito. Elaboración propia. Fuente: PANDO, José Antonio. *Itinerario Real de Correos del nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme. El Manuscrito de Pando, 1770.*

5.2.4.2.7. CARRERA DE CARTAGENA DE INDIAS A LIMA

Este trayecto conducía los correos de España a la capital del virreinato del Perú. El itinerario del correo marchaba desde Cartagena de Indias a Turbaco, Arjona, Mahates, Santa Cruz, Barranca del Rey donde se embarcaba para navegar por el río de la Magdalena atravesando, entre otros, Tenerife, Mompo, Tamalameque, Simití, San Bartolomé y Honda. Desde esta ciudad proseguía por tierra transcurriendo por Río Seco, Guaduas, Pantanillo, Santa Fe, Ibagué, Cartago, Paila, Buga, Quilichao, Popayán, Pasto, Los Llanos, Ybarra, Quito, Riobamba, Cuenca, Loja, Piura, Lambayeque, Trujillo, Santa, Chancay y el destino final: Lima (mapa nº 36).

Las correspondencias de España que llegaban a Cartagena en las embarcaciones de los correos marítimos se dirigían por tierra a Lima los días 11 y 26 de todos los meses; llegaban a Santa Fe tras 17 días, donde se detenían un par de días, y nuevos conductores continuaban los días 2 y 17 de cada mes hasta Popayán, donde volvían a cambiar los conductores que llegaban a Quito. Desde ahí salía un conductor de a caballo hasta Piura, donde se despachaba otro conductor hasta Lima. Todo el recorrido se demoraba unos 80 días de viaje por tierra, que unidos a los 40 días que debían realizar los paquebotes, se completaba en 120 días. Mientras que la vuelta de Lima a Cartagena de Indias transcurría en 72 días, girando regularmente entre ambas administraciones los correos en ida y vuelta 152 días.



Mapa n° 36: Carrera Cartagena de Indias– Lima. Elaboreción propia. Fuente: PANDO, José Antonio. *Ytinerario Real de Correos del nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme. El Manuscrito de Pando, 1770.*

Tal y como hemos tenido ocasión de contrastar, estas rutas constituían un complejo entramado repleto de no pocos obstáculos, tanto naturales como externos, que los conductores debían superar para entregar la correspondencia. Cuando examinamos con detenimiento estas rutas postales parece aún más importante que la carta, la comunicación, pudiera alcanzar su destino.

6. LA ADMINISTRACIÓN DE CORREOS DE CARTAGENA DE INDIAS COMO ORGANISMO PRODUCTOR DE DOCUMENTACIÓN

6.1. INTRODUCCIÓN

La Edad Moderna constituyó una etapa de eclosión de la escritura reflejada en la gran masa documental moderna que se conserva en los diferentes archivos. Este hecho ha provocado un cambio importante en la metodología a aplicar en los estudios de Diplomática para este período. A pesar de esta riqueza documental existentes en los diferentes repositorios de nuestro país, pocos autores se han dedicado al estudio diplomático de dichas fuentes archivísticas.

Dentro de los estudios de Diplomática en la época moderna, estos han tendido a focalizarse en los siglos XV, XVI y XVII, y, por tanto, resulta escasa la historiografía que hallamos sobre el siglo XVIII de esta materia.

En este contexto, destacan los trabajos sobre la documentación real que muestran su doble realidad: por un lado, el mantenimiento de tipos y fórmulas bajomedievales, aunque renovadas en sus usos y funciones, y, por otro, la aparición de formularios nuevos adaptados a la nueva monarquía¹⁰¹³. De manera que su estudio ha implicado diversas revisiones en su concepto y metodología con respecto a la Diplomática medieval¹⁰¹⁴.

En este aspecto, encontramos a autores como Filemón Arribas Arranz y María de la Soterraña Martín Postigo, que han analizado la diplomática castellana de los siglos XV al XVII¹⁰¹⁵, haciendo hincapié en el estudio de la Cancillería real¹⁰¹⁶. Siguiendo esta línea, hallamos el trabajo de María Antonia Varona García sobre la Chancillería de Valladolid durante el período de los Reyes Católicos¹⁰¹⁷. De mayor actualidad son los trabajos de

¹⁰¹³ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. “La documentación real en la época moderna. Metodología para su estudio”, *Historia. Instituciones. Documentos*, nº 29, 2002, p. 148.

¹⁰¹⁴ CABEZAS FONTANILLA, Susana. “La Diplomática general y especial en el marco de los estudios actuales”, en *Jornadas Archivando: retrospectivas de futuro*. León: Archivofsp, 2017, p. 18.

¹⁰¹⁵ ARRIBAS ARRANZ, Filemón. *Estudios sobre diplomática castellana de los siglos XV y XVI*. Valladolid: Imprenta Sever-Cuesta, 1959.

¹⁰¹⁶ MARTÍN POSTIGO, María de la Soterraña. *La Cancillería castellana de los Reyes Católicos*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1959.

¹⁰¹⁷ VARONA GARCÍA, María Antonia. *La Chancillería de Valladolid en el reinado de los Reyes Católicos*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1981.

Pedro Luis Lorenzo Cadarso, que ha examinado de forma pormenorizada tanto el documento real como el judicial y administrativo en la época de los Austrias¹⁰¹⁸.

La Diplomática ha acostumbrado a cimentar sus estudios sobre las cancillerías reales. Al igual que sobre la documentación notarial que ha dado resultados muy fructíferos, que ahondan principalmente en el estudio de los escribanos, sus documentos y los sistemas de validación, cuyos trabajos han estado encabezados, muchos de ellos, por Pilar Ostos Salcedo¹⁰¹⁹.

En las últimas décadas se ha comenzado también a prestar atención a la producción documental de otras instituciones de gobierno. Es el caso, por ejemplo, de la documentación concejil que se refiere, en un amplio plano, al campo de documentos emitidos por personas que actúan en nombre del concejo¹⁰²⁰. Generalmente los estudios sobre diplomática concejil han tendido a focalizarse en la Edad Media¹⁰²¹. No obstante, existen varios trabajos sobre documentación municipal en la época moderna. Es el caso del trabajo pionero de Fernando Pino Rebolledo que ha estudiado los concejos como órganos expedidores de documentación, fundamentalmente su tipología documental¹⁰²²; del estudio de Antonio J. López Gutiérrez sobre el señorío de Cogolludo, donde examina una rica documentación en la que destaca la concejil y la señorial¹⁰²³; y, la reciente

¹⁰¹⁸ LORENZO CADARSO, Pedro Luis. *El documento real en la época de los Austrias (1516-1700)*. Cáceres: Universidad de Extremadura, 2001; LORENZO CADARSO, Pedro Luis. *La documentación judicial en la época de los Austrias: estudio archivístico y diplomático*. Cáceres: Universidad de Extremadura, 2004; y, LORENZO CADARSO, Pedro Luis. *Estudio diplomático de la evolución del expediente administrativo en la Edad Moderna: el ejemplo del nombramiento de corregidores de Badajoz*. Cáceres: Universidad de Extremadura, 2009.

¹⁰¹⁹ OSTOS SALCEDO, Pilar (coord.). *Práctica notarial en Andalucía (siglos XIII-XVII)*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2014.

¹⁰²⁰ SANZ FUENTES, María Josefa. “De Diplomática concejil. Estado de la cuestión”, en *Lugares de escritura: la ciudad*. Zaragoza: Institución “Fernando el Católico” y Diputación de Zaragoza, 2015, p. 34.

¹⁰²¹ CHACÓN GÓMEZ-MONEDERO, Francisco Antonio. *La documentación del Archivo Municipal de Cuenca, 1190-1417: estudio diplomático e histórico-institucional*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1995; FERNÁNDEZ GÓMEZ, Marcos; OSTOS SALCEDO, Pilar y PARDO RODRÍGUEZ, M^a Luisa. *El Libro de Privilegios de la ciudad de Sevilla. Estudio introductorio y transcripción*. Sevilla: Fundación El Monte, 1993; LÓPEZ VILLALBA, José Miguel. *Diplomática Municipal Medieval de Guadalajara*. Guadalajara: Excma. Diputación Provincial de Guadalajara, 2006; SANZ FUENTES, M^a Josefa; ÁLVAREZ CASTRILLÓN, José Antonio y CALLEJA PUERTA, Miguel. *Colección Diplomática del Concejo de Avilés en la Edad Media (1155-1498)*. Oviedo: Ayuntamiento de Avilés y Universidad de Oviedo, 2011.

¹⁰²² PINO REBOLLEDO, Fernando. *Diplomática Municipal. Reino de Castilla 1472-1520*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1972.

¹⁰²³ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. *Documentación del Señorío de Cogolludo en el archivo Ducal de Medinaceli de Sevilla: 1176-1530*. Zaragoza: Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, 1989.

compilación coordinada por Pilar Pueyo Colomina, en la que varios autores indagan sobre diferentes aspectos de la documentación municipal¹⁰²⁴.

Las investigaciones dedicadas al estudio de la producción documental emanada por otros organismos se han extendido en los últimos años a los campos de estudio de la documentación señorial¹⁰²⁵, eclesiástica¹⁰²⁶, fiscal¹⁰²⁷, militar¹⁰²⁸, y de organismos como el Santo Oficio de la Inquisición¹⁰²⁹.

Siguiendo esta línea se encuentra la investigación de la documentación de otras instituciones como eran las creadas por y para el gobierno de las Indias. Este ámbito de estudio se ha denominado Diplomática Indiana, es decir, la vertiente de la Diplomática que se dedica al análisis de los documentos empleados para la administración hispanoamericana, tanto por instituciones peninsulares como ultramarinas de la época colonial. Esta perspectiva de la Diplomática viene condicionada desde un principio por la propia calidad y cantidad de la documentación objeto de estudio, como afirma Margarita Gómez Gómez, debido a que la diversidad y complejidad de las fuentes se intensifica aún más en el caso de Hispanoamérica debido a la gran significación que tales documentos, dirigidos o recibidos desde los territorios de ultramar, gozaron desde el mismo momento que fueron producidos¹⁰³⁰.

El punto de partida acerca de los estudios sobre Diplomática Indiana lo inició José Joaquín del Real Díaz al abordar numerosos aspectos sobre la tradición documental, génesis documental, tipos diplomáticos, así como la utilización del sello como elemento

¹⁰²⁴ PUEYO COLOMINA, Pilar (coord.). *Lugares de escritura: la ciudad*. Zaragoza: Institución “Fernando el Católico”, Diputación de Zaragoza, 2015.

¹⁰²⁵ SÁNCHEZ PRIETO, Ana Belén. “Aproximación a la Diplomática señorial: Documentos emitidos por los señores de la Casa de Mendoza (siglos XIV y XVI)”, *Revista general de Información y Documentación*, nº 5, 1995, pp. 39-72; y, LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. “Los nombramientos de oficiales del concejo de la villa de Dos Hermanas en el siglo XVII”, en *Andalucía y América. Los cabildos andaluces y americanos. Su historia y su organización actual*. Huelva: Diputación de Huelva, 1992, pp. 209-300.

¹⁰²⁶ MARÍN LÓPEZ, Rafael. “Diplomática eclesiástica granadina. Estructura burocrática, gestión y tipos documentales en el siglo XVI”, *Archivo teológico granadino*, nº 60, 1997, pp. 121-199; PACHECO SAMPEDRO, Rogelio. *Tipología de la documentación del archivo parroquial de Anchuelo (1484-1556)*. Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá, 1994.

¹⁰²⁷ VALDOR ARRIARÁN, Marta. *Libro de cuentas de Laredo (1538-1553)*. Santander: Fundación Marcelino Botín, 2002.

¹⁰²⁸ GALENDE DÍAZ, Juan Carlos. “El pasaporte militar desde una perspectiva diplomática (1700-1850)”, *Boletín de la Sociedad Española de Ciencias y Técnicas Historiográficas*, nº 3, 2004, pp. 303-318.

¹⁰²⁹ CABEZAS FONTANILLA, Susana. “Nuevas aportaciones al estudio del archivo del Consejo de la Suprema Inquisición”, *Documenta & Instrumenta*, nº 5, 2007, pp. 31-49.

¹⁰³⁰ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. “La documentación de Indias. Reflexiones en torno al método diplomático en Historia”, en *Mitificadores del pasado, falsarios de la Historia. Historia Medieval, Moderna y de América*. Bilbao: Universidad del País Vasco – Servicio Editorial D.L., 2011, p. 173.

de validación ¹⁰³¹. Le siguieron los trabajos de Antonia Heredia Herrera¹⁰³², Vicenta Cortés Alonso¹⁰³³, y, más recientemente, Natalia Silva Prada¹⁰³⁴.

En los últimos años se ha acrecentado el número de investigaciones sobre distintos aspectos de la Diplomática indiana. En este marco de estudio se encuentran los trabajos de Margarita Gómez Gómez, que ha analizado la producción documental de diversas instituciones, como la Secretaría del Despacho de Indias, sus prácticas y procedimientos, y sus actores¹⁰³⁵; el análisis de la Cancillería real de las Indias¹⁰³⁶; y, el estudio del sello real como símbolo de poder y de legitimación de la monarquía hispánica¹⁰³⁷.

Asimismo, se hallan investigaciones sobre otros entornos de producción documental como eran los cabildos, relacionados con la documentación municipal. Aquí destacan el exhaustivo estudio diplomático de Beatriz Suñe Blanco sobre la documentación del cabildo secular de Guatemala en la etapa colonial¹⁰³⁸; y, el de María Luisa Guerrero Domínguez en el que incide en los tipos documentales de la escribanía del cabildo de Cuzco y en sus escribanos¹⁰³⁹. Este último aspecto, el de los escribanos, también ha impulsado el estudio de investigadoras como Reyes Rojas García¹⁰⁴⁰.

¹⁰³¹ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio diplomático del documento indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970.

¹⁰³² HEREDIA HERRERA, Antonia. *Recopilación de estudios de Diplomática Indiana*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 1985.

¹⁰³³ CORTÉS ALONSO, Vicenta. *La escritura y lo escrito: paleografía y diplomática de España y América en los siglos XVI y XVII*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986.

¹⁰³⁴ SILVA PRADA, Natalia. *Del arte de las escrituras antiguas. Nuevo manual de paleografía y diplomática hispanoamericana (s. XVI-XVIII)*. Disponible en: <https://paleografi.hypotheses.org/el-manual-de-silva-prada/del-arte-de-las-escrituras-antiguas-compra-del-nuevo-manual> (Consultado el 29 de julio de 2019).

¹⁰³⁵ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y Expedición del Documento en la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla. 1993; GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Actores del Documento: Oficiales, Archiveros y Escribientes de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias durante el siglo XVIII*. Madrid: Centro De Estudios Políticos y Constitucionales, 2003.

¹⁰³⁶ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. “La Cancillería Real de la Audiencia de Santo Domingo: sus competencias documentales”, en *XVIII Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*. Córdoba: Universidad Nacional, 2016, pp. 801-826.

¹⁰³⁷ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *El Sello y Registro de Indias: Imagen y Representación*. Colonia: Böhlau Verlag Köln Wiemar Wien, 2008.

¹⁰³⁸ SUÑE BLANCO, Beatriz. *La documentación del Cabildo Superior de Guatemala, siglo XVI: estudio diplomático y valor etnográfico*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla. 1984.

¹⁰³⁹ DOMÍNGUEZ GUERRERO, María Luisa. “La escribanía del cabildo de Cuzco”, *Historia, Instituciones, Documentos*, 2011, nº 38, pp. 67-110.

¹⁰⁴⁰ ROJAS GARCÍA, Reyes. “La literatura notarial castellana durante el siglo XVI y su difusión en América”, *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*, 2012. Disponible online en: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/62407> (consultado el 17 de julio de 2019).

Más reciente el trabajo de Francisco Fernández López sobre la Casa de la Contratación de las Indias a la que considera como una oficina de gestión y expedición de documentos, analizando sus documentos, sus responsables y sus trámites¹⁰⁴¹.

En cuanto a la administración de correos hispanoamericana encontramos dos soportes indispensables para la investigación postal de las Indias que son los inventarios de la sección de correos del Archivo General de Indias de Antonia Heredia Herrera¹⁰⁴², y, el más actualizado, de Antonio J. López Gutiérrez¹⁰⁴³. Desde el punto de vista de la Paleografía y la Historia de la escritura se encuentra el estudio de Carmen del Camino Martínez sobre la administración de correos de Lima, donde analiza las características de la escritura y los modelos gráficos de los empleados de correos de esta oficina, poniéndola en relación con las de la Península, y reconstruye el entorno físico y material del trabajo administrativo. Por último, desde la perspectiva de la Diplomática se encuentra el trabajo de Antonio J. López Gutiérrez sobre la administración de correos de Lima que analiza la tipología documental, así como la génesis y la tradición, que generaba esta institución implantada en el siglo XVIII¹⁰⁴⁴. Siguiendo esta línea el presente trabajo de investigación pretende abordar el estudio diplomático de la administración de correos de Cartagena de Indias centrado en sus tres pilares fundamentales: génesis, tradición y formas documentales, con objeto de intentar colmatar en las medidas de mis posibilidades el vacío historiográfico que existe sobre este tema y periodo cronológico analizado.

¹⁰⁴¹ FERNÁNDEZ LÓPEZ, Francisco. *La Casa de la Contratación. Una oficina de expedición documental para el gobierno de las Indias (1503-1717)*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla – El Colegio de Michoacán, 2018.

¹⁰⁴² HEREDIA HERRERA, Antonia. *Inventario de correos: inventario e índice*. Sevilla: Archivo General de Indias; HEREDIA HERRERA, Antonia. “Los fondos documentales de los correos marítimos: una sección del Archivo General de Indias”, en *Actas del V Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1982, pp. 855-872.

¹⁰⁴³ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. *Inventario de la Sección de Correos*. Madrid: Ministerio de Educación y Cultura, Dirección General del Libro, Archivos y Bibliotecas, 1996.

¹⁰⁴⁴ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. *La Administración de Correos de Lima. Un oficio entre la palabra y*

la escritura. Sevilla, Inédito. Agradezco al autor el haberme facilitado una copia de dicho trabajo.

6.2. GÉNESIS DOCUMENTAL

La administración de correos de Cartagena de Indias fue concebida desde sus orígenes como una institución burocrática dedicada a la gestión de la documentación en torno a la materia de la circulación de la comunicación postal. En los capítulos anteriores hemos examinado su organigrama administrativo y el importante poder político, social y económico de este organismo postal. A partir de aquí analizaremos la institución desde el punto de vista diplomático, para averiguar los hábitos administrativos de la oficina postal, así como la emisión de la documentación emanada y aquella otra que recibía de las diferentes autoridades y organismos bien metropolitanos o coloniales.

Para el estudio de la administración de correos de Cartagena de Indias como oficina de expedición de documentos, hemos tomado como fuentes de primera mano la documentación emitida por dicho organismo que se conserva en la actualidad en la sección de correos del Archivo General de Indias¹⁰⁴⁵. A través del análisis de la documentación de la administración de correos de Cartagena de Indias podemos trazar el proceso de elaboración de los documentos según lo practicado en dicho organismo. Este estudio sobre la génesis documental la hemos podido constatar en diferentes documentos producidos por esta institución donde han quedado reflejadas las diferentes fases de la *actio* y la *conscriptio* documental. Su análisis nos ayudará a reconstruir el funcionamiento interno de la oficina postal cartagenera en la segunda mitad del siglo XVIII.

La génesis documental se refiere al proceso creador de un documento que emana de uno o varios autores y que culmina con su puesta por escrito, validación y expedición.

¹⁰⁴⁵ Los fondos de la sección de correos ingresaron en el Archivo General de Indias el 20 de septiembre de 1864, procedentes del Ministerio de Ultramar, de quien dependía el Archivo General de Indias. Esto se debía a que en 1863 tuvo lugar la creación del Ministerio de Ultramar, con el objeto de ocuparse de las colonias españolas, hasta ese momento dependientes de la Dirección General de Ultramar, que formaba parte del Ministerio de Gobernación desde 1851. Cuando el Ministerio de la Gobernación traspasó competencias al de Ultramar se encontraron en los sótanos de este último una serie de legajos que correspondían a posesiones en América. Esta documentación fue remitida a Ultramar, acompañada de dos instrumentos de descripción a modo de relación de entrega, uno relativo a “los papeles de correos procedentes de Ultramar” (484 legajos) y otro “papeles relativos al ramo de la Gobernación” de Ultramar (9 legajos). LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. *Archivo General de Indias. Inventario de la Sección de Correos*. Madrid: Dirección General del Libro Archivos y Bibliotecas, 1996, pp. 16-17.

El investigador Antonio J. López Gutiérrez señala que:

“el estudio de la génesis documental no debe entenderse de modo aislado sino como el proceso que va del no ser al ser del documento y constituye uno de los apartados más interesantes a la hora de realizar el estudio del funcionamiento de una institución, por cuanto en su cauce se derrama la actividad política y administrativa del monarca hasta llegar a conformar y formar el documento totalmente confeccionado, para subvenir a las necesidades político-administrativas”¹⁰⁴⁶.

La administración de correos de Cartagena de Indias se concibe como una oficina de emisión y recepción de diversa documentación con una doble cadena informativa: por una parte, los documentos que se generaban y recibían en la administración fruto de la relación con las distintas instituciones de gobierno peninsulares, destacando entre ellas de manera especial la Dirección General de la Renta de Correos; y, por otra, los documentos emanados y recibidos entre las diferentes estafetas, esto es, entre la principal y sus agregadas, y su relación con las autoridades indianas.

En esta oficina se desarrollaron todas las prácticas inherentes a la expedición de los documentos emanados de la autoridad que por sus competencias le son propios, según definió el autor Alessandro Pratesi, como eran, por ejemplo, la recepción de peticiones y otros documentos oficiales dirigidos a la máxima autoridad del organigrama postal, la coordinación de documentos preparatorios, la formalización de minutas, la redacción de los originales, y la validación y expedición de la documentación¹⁰⁴⁷.

La confección del documento tiene dos fases: la *actio* o la acción de la creación, modificación o extinción del documento por parte del interesado o interesados que responde al antecedente necesario de la confección del documento; y la *conscriptio* o puesta por escrito de esta actuación que puede ser necesaria porque venga determinada por una ley o voluntaria que depende de la libre voluntad del autor. A su vez, estas dos grandes etapas contienen una serie de fases que iremos desarrollando en el lugar oportuno, teniendo en cuenta que no todas ellas aparecen siempre recogidas en cada uno de los documentos examinados.

¹⁰⁴⁶ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. “La génesis documental en la Cancillería Real de Alfonso X”, *Documenta & Instrumenta*, nº 14, 2016, p. 79.

¹⁰⁴⁷ PRATESI, Alessandro. *Genesis e forme del documento medievale*. Roma: Jouvence, 1999, p. 35.

6.2.1. ACTIO

La *actio* recoge una serie de fases en las que queda consignado el acto jurídico en sí.

6.2.1.1. PETITIO

El proceso de elaboración del documento en la administración de correos de Cartagena de Indias podía seguir dos procesos: del oficio y de parte. El primero y más común se debía a la documentación que emanaba de la actividad política y administrativa del autor por su voluntad directa, originándose como un acto de la propia administración; y, el segundo, por petición o súplica de la parte interesada.

En el primer proceso, el intercambio comunicativo y la supervisión para que se cumplieran las normativas y el buen devenir de dicho organismo marcaron la producción documental de esta institución. Al tratarse la administración de correos de Cartagena de Indias de una institución burocrática el proceso creador constituía en sí mismo un acto de administración con autoridad suficiente para la confección de documentos, y formaba parte de todas las actuaciones y funciones que le eran propias. Este hecho es el que acaecía frecuentemente en la institución analizada mediante la transmisión de correspondencia oficial establecida entre la oficina postal de Cartagena de Indias y las autoridades superiores de Madrid: la Dirección General de Correos y el Superintendente General de Correos.

En el segundo proceso, la solicitud, daba lugar a la primera fase de la *actio* documental: la *petitio*. La *petitio* es, según la *Comission Internationale de Diplomatique*, “la demande motivée, écrite ou orale, présnetée ou adressée à une autorité par le futur bénéficiaire d'un acte ou par son représentant pour qu'une décision soit prise en sa faveur”¹⁰⁴⁸.

¹⁰⁴⁸ CÁRCEL ORTÍ, María Milagros. *Vocabulaire international de la diplomatique*. Valencia: Col·lecció Oberta, 1997, p. 83.

En la oficina postal cartagenera localizamos documentos emanados de la parte interesada, en este caso, de los empleados de la administración de correos, cuyo proceso documental se debía a la propia voluntad del autor del documento para el otorgamiento de un negocio jurídico, dirigiéndose a la autoridad competente que tenía la potestad de satisfacer su pretensión. Es el caso, por ejemplo, de las peticiones donde el interesado solicita la colaboración de la autoridad para satisfacer sus pretensiones.

Este proceso se inicia con la petición del empleado de correos, o de su representante legal, dirigida a los Directores General de Correos o al Superintendente, como instancias máximas, fundamentalmente para solicitar un empleo en la renta, o para resolver algún pleito de los agentes con otros actores sociales. En los casos analizados, la *petitio* seguía dos formas: una petición o un memorial, donde presentaba los méritos correspondientes de los interesados. En ambos casos concluían con una petición dirigida a las autoridades para satisfacer sus pretensiones.

Estos documentos nos ofrecen ejemplos de esta fase previa a la redacción del documento a través de la fórmula esencial, es decir, la petición propiamente dicha que se mostraba con los siguientes términos: “pido y suplico”, “suplico”, o “suplica” si el documento estaba redactado por el apoderado del interesado. Estas expresiones van seguidas de la indicación del oficio, licencia o remuneración que se deseaba conseguir. Como podemos observar, se utilizan básicamente dos verbos para expresar la *petitio*: pedir y suplicar. Ambos verbos se usaban de forma indistinta y figuran en los documentos, convirtiéndose en indicativos de la existencia de la primera fase de la *actio*.

En la documentación de la administración de correos cartagenera, la *petitio* aparecía recogida en el expositivo con las siguientes fórmulas:

- “A vuestras mercedes **pido y suplico** se sirvan darme dicha certificación en justicia mandándome entregar original este expediente con los testimonios que necesite”¹⁰⁴⁹.
- “**Suplica** a vuestra excelencia con la misma veneración y rendimiento se sirva mandar no se haga novedad con el suplicante en su empleo de Administrador principal de correos de dicho reyno de Granada, y que en caso de havérsele despojado se le reintegre en él y en sus sueldos, gajes, y emolumentos como antes estaba [...] porque se le admitan las justificaciones y manden dar los instrumentos conducentes a su

¹⁰⁴⁹ A.G.I., *Correos*, 69 A.

defensa, mandando librar para este efecto la orden o despacho correspondiente, merced que espera de la piedad de vuestra excelencia”¹⁰⁵⁰.

- “A vuestras señorías **suplica** rendidamente se dignen mandar se cumpla la citada orden para que permanezca de oficial maior de la estafeta de Cartaxena [...] que espera recibir de vuestras señorías esta gracia”¹⁰⁵¹.

- “A vuestras señorías **suplica** que habiendo de subsistir la última providencia, se dignen mandar se le pague el sueldo vencido de administrador de Portovelo, hasta el día que se declare haver cesado, pues uso de legítima licencia, dando a este fin las órdenes convenientes, para que tenga efecto, en que recibirá merced de la justificación de vuestras señorías”¹⁰⁵².

- “**Suplico** a vuestra señoría tener presente mi mérito para emplearme en qualquiera plaza de ofizial que sea del superior agrado de vuestra señoría con tal en esta, ni en todo su reyno, que así lo espero de la piedad amplíssima de vuestra señoría”¹⁰⁵³.

Como quiera que el origen de diferentes documentos de carácter administrativo, judicial o gubernativo de la oficina postal de Cartagena de Indias era la petición, no resulta extraño encontrarnos, una vez que el negocio jurídico adoptaba la forma documental, la huella de esta *petitio* en el expositivo del documento emitido a raíz de la petición:

- “Ynforme que dio este administrador don Joseph Flores Longoria en 12 de noviembre de aquel año a **pedimento** del citado comisionado”¹⁰⁵⁴.

- “En atención a la **solicitud** de don Mauricio Carrasquilla [...] he tenido por combeniente concederle la dicha lizenzia hasta su restablecimiento”¹⁰⁵⁵.

6.2.1.2. INTERCESSIO

La *intercessio* es, según la *Comission Internationale de Diplomatie*, “l'intervention d'un tiers pour appuyer une requête”¹⁰⁵⁶. José Joaquín Real Díaz la denomina como “el acto por el cual una tercera persona, generalmente cualificada, influye

¹⁰⁵⁰ A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹⁰⁵¹ *Ibidem*.

¹⁰⁵² A.G.I., *Correos*, 70 A.

¹⁰⁵³ A.G.I., *Correos*, 70 B.

¹⁰⁵⁴ A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹⁰⁵⁵ A.G.I., *Correos*, 70 A.

¹⁰⁵⁶ CÁRCEL ORTÍ, María Milagros. *Vocabulaire international de la diplomatie*. Valencia: Col·lecció Oberta, 1997, p. 85.

en la autoridad pública, para que de ésta surja el hecho jurídico solicitado por el peticionario. Es, en definitiva, una recomendación”¹⁰⁵⁷.

En la mayoría de la documentación producida por la administración de correos de Cartagena de Indias no se constata la fase de la *intercessio* puesto que no se requería de su existencia y presencia en muchos de los negocios emanados de los funcionarios de correos. Un caso especial lo constituyen los expedientes.

En este caso, la *intercessio* aparece a raíz de la petición del interesado a una serie de intercesores para que sirvieran de aval y valimiento de su persona, esto es, para avalar la petición, con el fin de asegurar la resolución positiva de su súplica.

Por lo tanto, una vez recibida y aceptada la solicitud por la instancia oportuna se producía la *intercessio*, es decir, la intervención de personas, generalmente funcionarios de la estafeta y personajes civiles o eclesiásticos de Cartagena de Indias, que recomendaban la consulta del asunto del interesado en la petición, que podía ser ocasional y privada, o reglamentaria a través de un informe oficial en el que se reflejaba la materia en cuestión. La mediación de estos actores, que no son ni el peticionario ni el otorgante del documento, era esencial debido a que su participación resultaba indispensable para que el proceso no se bloqueara y alcanzase el fin esperado por el interesado.

Un ejemplo de ello se encuentra en la *intercessio* del asesor fiscal de la renta de correos, Nicolás María Vidal, quien intervino a favor de la conducta de Bernabé Antonio de Novoa, en el expediente sobre su deposición por decisión personal de José Flores Longoria, administrador principal de correos de Cartagena de Indias¹⁰⁵⁸.

6.2.1.3. INTERVENTIO

José Joaquín Real Díaz define la *interventio* como “la participación que por diversos títulos tienen terceras personas en el nacimiento de la *actio* documental”¹⁰⁵⁹.

¹⁰⁵⁷ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio diplomático del documento indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 81.

¹⁰⁵⁸ A.G.I. *Correos*, 70B.

¹⁰⁵⁹ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio diplomático del documento indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 83.

Estos intervinientes daban su consentimiento o parecer sobre determinados asuntos administrativos o jurídicos.

El mencionado investigador remonta el origen de la *interventio* a la Edad Media cuando se exigía, por su calidad, la intervención o consentimiento de algunas personas en determinados tipos documentales, caso de las confirmaciones. Esta situación presentó las modificaciones oportunas debido al paso del tiempo y a la propia evolución de la administración en la que tenían cada vez más presencia los diferentes organismos delegados creados por los Reyes Católicos y las dinastías de los Austrias y Borbones.¹⁰⁶⁰ Es aquí donde localizamos la participación de diferentes intervinientes caso de: consejeros, autorizantes o consentientes. Incluso esta intervención llegó a institucionalizarse en órganos consultivos permanentes y de carácter público¹⁰⁶¹.

En la institución postal existía una persona asesora que se dedicaba a ejercer esta misión de manera permanente: era el asesor fiscal de la renta de correos, nombrado por las autoridades indianas, virreyes o gobernadores. Su misión como asesor fiscal consistía en aconsejar a la autoridad en materia de justicia sobre asuntos judiciales relacionados con la materia postal y ponía en ejercicio su conocimiento sobre leyes. También intervenía en asuntos extrajudiciales y, en general, su opinión fue muy consultada por virreyes y gobernadores sobre aspectos de la gestión de la circulación de la comunicación postal.

En la administración de correos de Cartagena de Indias Nicolás María Vidal desempeñó el cargo de asesor fiscal. De él encontramos un informe datado el 27 de septiembre de 1773 sobre la situación de la administración de correos de Cartagena de Indias, remitido a la Dirección General de la Renta de Correos de Madrid para que se los pasaran al Marqués de Grimaldi y éste tomara las decisiones oportunas.

¹⁰⁶⁰ Sobre la evolución de la administración castellana en la Edad Media y Edad Moderna pueden consultarse las obras de: TORRES SANZ, David. *La administración castellana en la baja Edad Media*. Valladolid: Universidad, 1982; ESCUDERO, José Antonio. *Administración y Estado en la España Moderna*. Valladolid: Consejería de Educación y Cultura, 2002; GARCÍA MARÍN, José María. *La burocracia castellana bajo los Austrias*. Sevilla: Instituto García Oviedo, Universidad, 1976; SÁNCHEZ-ARCILLA, José. *Instituciones político-administrativas de la América Hispánica (1492-1810)*. Madrid: Servicio de Publicaciones de la Universidad Complutense, 1999.

¹⁰⁶¹ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio diplomático del documento indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, pp. 83-84.

También se encuentra la figura del oficial contador interventor que actuaba en cuestiones administrativas y fiscales de la estafeta cartagenera, y que en su suscripción aparecía “con mi intervención” (imagen nº 37).

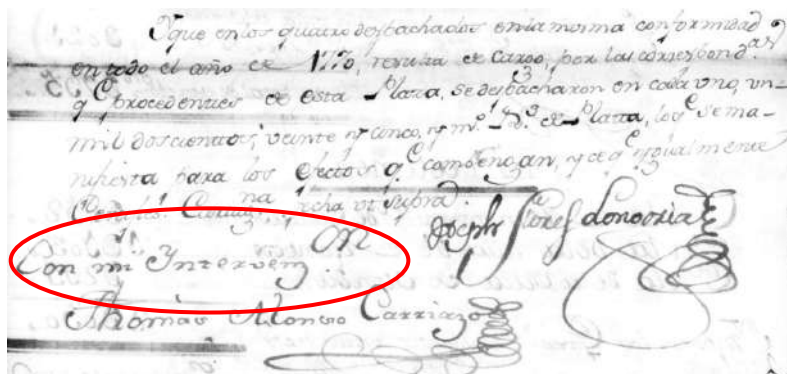


Imagen nº 37. Razón de los costos que se han causado en esta administración principal de correos de Cartagena de Indias, y en las agregadas de las villas de Mompox y Honda. Cartagena de Indias, 1 de marzo de 1771. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

6.2.1.4. COMUNICACIÓN DE LA ACTIO

José Joaquín Real Díaz nos explica que, en los documentos dispositivos, en teoría, el hecho jurídico y su puesta por escrito son simultáneos. Sin embargo, en las oficinas burocráticas, el negocio a documentar tenía que surgir con anterioridad a su puesta por escrito. En estos casos, la autoridad de quien emana el negocio jurídico necesitaba comunicarlo al funcionario encargado de su confección. Por esta razón, Real Díaz, considera la comunicación del negocio a las instituciones documentarias como la última etapa de la *actio* documental¹⁰⁶².

La comunicación del negocio a documentar adopta la forma escrita del decreto, que surgía previa consulta de organismos asesores permanentes, o por propia iniciativa de la autoridad. En el primer caso, la *actio* queda reflejada en el documento. En el segundo, la *actio* se transmite en documento independiente llamado decreto.

En la documentación emitida por la administración de correos cartagenera no hemos localizado manifestaciones de la última etapa de la *actio* documental. Pero, en

¹⁰⁶² REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio diplomático del documento indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, pp. 120-121.

cambio, sí figura en la documentación recibida en la misma. Nos referimos a un decreto en el que se plasma la comunicación de la *actio*. Se trata del decreto expedido por el virrey de Nueva Granada al administrador de correos de Cartagena de Indias sobre la facultad que poseía dicho administrador sobre las causas formadas del correo, expedido en Santa Fe el 7 de noviembre de 1770. Este documento se había confeccionado previa consulta de organismos asesores, en este caso, el comisionado para el arreglo de los correos en Nueva Granada y Perú, José Antonio Pando. Por tanto, en el expositivo de su tenor documental queda plasmada esta etapa de la *actio* a través de la siguiente manifestación:

“haviendo venido en virtud de lo propuesto por el comisionado don Josseph Antonio de Pando en veinte y dos de mayo”¹⁰⁶³.

6.2.2. CONSCRIPTIO

La *conscriptio* es la consignación por escrito de la *actio*, esto es, de la voluntad de realizar un acto jurídico, materializándolo a través de la fijación en un soporte con una escritura y las validaciones requeridas. Por consiguiente, la *conscriptio* tiene por objeto formar y componer el documento, con todos los elementos requeridos para ello.

Los negocios jurídicos acaecidos en la administración de correos iniciaban el proceso de *conscriptio*, es decir, su puesto por escrito por ley o por voluntad del interesado, una vez concluída la *actio*. En esta fase de la producción documental participa el rogatario, es decir, la persona que, por encargo o ruego, prepara el documento y lo redacta para su validación. En la correspondencia solía ocurrir que el rogatario era el propio empleado de correos, pero en otros tipos documentales, como los testimonios de autos, las peticiones y las ordenanzas. Esta labor correspondía a una tercera persona o grupo de personas (escribiente, notario... etc.).

En este proceso de escrituración documental, solían intervenir casi la totalidad de los miembros de plantilla de la oficina postal.

La *conscriptio*, como materialización de la documentación, contaba con una serie de etapas, que iban desde la “*iussio*” de poner la acción jurídica por escrito, elaborar el borrador, redactar el documento definitivo, validarlo hasta su expedición. Todas estas

¹⁰⁶³ A.G.I., *Correos*, 69 B.

fases no tienen que estar presentes en todos y cada uno de los documentos, por lo que, a veces, algunas de ellas podían sufrir una alteración o modificación. Su análisis nos muestra los mecanismos más o menos normalizados, que se solían emplear para la confección de documentos en la estafeta cartagenera, así como los métodos que se utilizaban para garantizar el control en el proceso de comunicación documental.

6.2.2.1. IUSSIO

La *iussio* se refiere a “l'action par laquelle l'ordre est donné de procéder à l'établissement de l'acte écrit; l'ordre peut être écrit ou verbal. Il peut être donné par l'auteur de l'acte juridique lui-même ou bien par une personne ou une institution à qui il a confié l'instruction de l'affaire et délégué, compte tenu de sa compétence, la décision”¹⁰⁶⁴.

El proceso de la puesta por escrito de la documentación comenzaba con la orden dada por el autor que desencadenaba tal proceso: la denominada *iussio*. Era el momento preciso en el que la acción jurídica comenzaba a plasmarse en la elaboración formal de los documentos¹⁰⁶⁵.

La mayor parte de la documentación de la administración de correos de Cartagena de Indias era producida por la propia oficina porque eran sus empleados de los que emanaba el negocio jurídico.

Sin embargo, también encontramos documentación en la cual la puesta por escrito de la *actio* era emanada de una autoridad determinada, y, en estos casos, la *iussio* partía siempre de esa misma autoridad, y se expresaba de forma explícita o implícita.

En los documentos expedidos por la oficina de correos de Cartagena de Indias encontramos el reflejo de la *iussio*. Esto ocurre, por ejemplo, en las instrucciones emanadas de la estafeta cartagenera, concretamente en las siguientes:

¹⁰⁶⁴ CÁRCEL ORTÍ, María Milagros. *Vocabulaire international de la diplomatie*. Valencia: Col·lecció Oberta, 1997, p. 86.

¹⁰⁶⁵ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. “La génesis documental en la Cancillería Real de Alfonso X”, *Documenta & Instrumenta*, nº 14, 2016, p. 87.

- *Ynstruccion particular que yo don Antonio Calderón administrador del correo marítimo de esta ciudad entregó a don Estevan Pupo, administrador de el de tierra de ella, para que la remita a los administradores de las caxas de Santa Martha, Mompox, Honda, Santa Fe, Popayán y Quito, para que por ella, arreglen sus cuentas, y lo demás que conduzca al cumplimiento de lo que S.M. tiene mandado en su Real Ordenanza y Reglamento Provisional, de 12 de septiembre de 1768. En el protocolo final de su tenor documental se ilustra la iussio en los siguientes términos: “por estar assi **mandado** por la superioridad”¹⁰⁶⁶.*
- *Ynstrucción para los Administradores de la Renta de Correos en las villas de Mompox y Honda, ciudades de Santa Martha, Santa Fe, Popayán y Quito, Portovelo y Panamá, de 12 de junio de 1769. También en su protocolo final se revela la iussio con la siguiente expresión: “la he formado en virtud de **orden** del señor administrador principal de la Havana, don Joseph Antonio de Armona”¹⁰⁶⁷.*

También, en los documentos emanados de la oficina postal, encontramos la *iussio* ejercida por otras autoridades. Se trata de las autoridades indianas delegadas del monarca (virrey y gobernador) que se dirigen a la oficina postal cartagenera para que realicen la confección del documento, dejando constancia de ello en la fórmula de refrendo¹⁰⁶⁸.

Esta situación se revela en los expedientes de la oficina postal cartagenera, particularmente en los testimonios de autos, testimonios legalizados y certificaciones, en los cuales el escribano refleja esta *iussio* documental, que se hace constar en su suscripción con las fórmulas siguientes:

- “Y para dar cuenta por duplicado al excelentísimo señor marqués de Grimaldi, como está **mandado**”¹⁰⁶⁹.
- “Y en virtud de dicho **mandato** para entregar al referido don Antonio Calderón, administrador del correo marítimo de esta ciudad, doy la presente”¹⁰⁷⁰.
- “Y de su pedimento y **mandato** incertos doy la presente”¹⁰⁷¹.
- “En virtud de lo **mandado** por el señor gobernador en su decreto antecedente”¹⁰⁷².

¹⁰⁶⁶ A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹⁰⁶⁷ *Ibidem*.

¹⁰⁶⁸ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio diplomático del documento indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 129.

¹⁰⁶⁹ A.G.I., *Correos*, 69 A.

¹⁰⁷⁰ *Ibidem*.

¹⁰⁷¹ A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹⁰⁷² *Ibidem*.

- “Hize sacar el presente, en virtud de lo **mandado** por el auto de el governador de este reyno”¹⁰⁷³.
- “Y de su pedimento y **mandato** incertos hize sacar la presente en 5 foxas”¹⁰⁷⁴.

Por otra parte, en la documentación recibida en la estafeta cartagenera, especialmente en los documentos procedentes de la cancillería real, localizamos la *iussio* del regia a través de una serie de fórmulas: En la Real Provisión que trata sobre la incorporación de la renta de correos a la corona, que antes obtuviera el conde de Castillejo en virtud de cierto título de 1768. En la suscripción de la Real Provisión, concretamente en el refrendo del secretario, recoge la *iussio* regia en los siguientes términos: “Yo Don Josef Ignacio de Goyeneche, secretario del Rey nuestro señor, le hice escribir por su **mandado**”¹⁰⁷⁵.

En la suscripción de la Real Ordenanza del Correo Marítimo aparece la *iussio* regia en los siguientes términos: “a cuyo fin he **mandado** despachar la presente firmada de mi mano”¹⁰⁷⁶. Y en el refrendo del secretario de la Real Cédula sobre establecimiento de un correo marítimo de España a las Indias Occidentales, se revela la *iussio* regia con la siguiente expresión: “Por **mandado** del Rey nuestro señor”¹⁰⁷⁷.

En cuanto a los documentos recibidos en la administración de correos de Cartagena de Indias, procedentes de las autoridades indianas la *iussio* es ejercida por instancias gubernamentales americanas que tenían potestad para ello. Es el caso del mandamiento expedido por el virrey de Nueva Granada, Pedro Mesía de la Cerda, sobre conducción del correo en el interior neogranadino, en cuya suscripción, concretamente en el refrendo del secretario, se consigna la *iussio* desempeñada por el virrey a través de la siguiente fórmula: “Por **mandado** de su Excelencia”.

En la mayor parte de las fórmulas de la *iussio* se puede observar cómo se emplea el verbo mandar para ejercer la *iussio* documental que, en su mayoría, quedaba reflejada en el protocolo final del documento, principalmente en la suscripción del secretario o escribano. Asimismo, podemos comprobar cómo la *iussio* es ejercida por distintas autoridades. En la documentación recibida en la oficina postal cartagenera era practicada por el rey o por las autoridades delegadas del monarca en la Península especialmente el

¹⁰⁷³ A.G.I., *Correos*, 70 A.

¹⁰⁷⁴ A.G.I., *Correos*, 70 B.

¹⁰⁷⁵ A.G.N.C., *Colonia, Cundinamarca*, Tomo 1, documento 61, 1768.

¹⁰⁷⁶ A.G.I., *Correos*, 430 B.

¹⁰⁷⁷ A.G.I., *Estado*, 86 A, número 7.

superintendente general de correos -marqués de Grimaldi- o los Directores Generales de la renta de correos. Y en la documentación emitida, diferentes personalidades tenían la facultad de desempeñar la *iussio*, desde las más altas instancias del poder hispanoamericano, como era el virrey, y en su escalón inmediatamente inferior, el gobernador, hasta funcionarios de los organismos indianos, como los administradores de correos. Todo ello es un claro reflejo del alto grado de burocratización que alcanzó la maquinaria estatal en el período borbónico.

6.2.2.2. MINUTATIO

La necesidad burocrática de las administraciones dispensaba habitualmente la realización de un escrito preparatorio sobre el cual se podían verter las correcciones necesarias: la minuta. Ésta puede definirse, según la *Comission Internationale de Diplomatie*, como: “la première rédaction d'un acte, dont le texte est établi ne varietur de telle façon qu'il puisse servir de matrice à l'expédition de l'acte et à d'éventuelles réexpéditions. Elle est généralement allégée des formules de style et peut ne comporter qu'une simple indication de la présence de clauses qui figureront au long sur l'expédition”¹⁰⁷⁸.

La *minutatio* consiste en la elaboración de un borrador, a partir de una nota que era entregada al escribano, generalmente por parte del autor del que emanaba el documento; o bien se le comunicaba de viva voz sin dejar más huella al respecto. La redacción de esta nota, como nos explica Antonio J. López Gutiérrez, solía ser personal, y normalmente no existía ningún tipo de delegación hacia otra persona para que la confeccionara¹⁰⁷⁹.

Margarita Gómez Gómez denomina a la confección de la minuta como un “procedimiento usado para plantear, ensayar, y, finalmente, elegir, la forma interna y tenor que deberá mostrar el documento final”¹⁰⁸⁰.

¹⁰⁷⁸ CÁRCEL ORTÍ, María Milagros. *Vocabulaire international de la diplomatie*. Valencia: Col·lecció Oberta, 1997, p. 88.

¹⁰⁷⁹ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. “La génesis documental en la Cancillería Real de Alfonso X”, *Documenta & Instrumenta*, nº 14, 2016, p. 93.

¹⁰⁸⁰ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1993, p.164.

En la correspondencia recibida en la administración de correos de Cartagena, se ubica una ingente cantidad de minutas de las cartas que escribían los Directores Generales de Correos para que fueran enviadas a América. Esto era debido a que, mayoritariamente, en esta sección se hallan las cartas originales emanadas de la oficina postal cartagenera que llegaban a la Península procedentes de América, y las minutas de las cartas enviadas a dicha estafeta, que eran despachadas por las autoridades superiores de Madrid hacia Cartagena.

Dado el carácter de escrito preparatorio para confeccionar posteriormente las cartas correspondientes, estas minutas no presentan un aspecto formal cuidado y, por supuesto, carecen de signos de validación. Las minutas que hallamos contienen los datos esenciales, y un resumen simple y escueto de la *actio*. Al no estar sujetas formalidades más allá de seguir la estructura de la tipología documental correspondiente, en ellas se aprecian escritura entre renglones, tachaduras, rectificaciones y correcciones del texto, propias de la despreocupación con la cual se confeccionan estos borradores, puesto que sobre ellos se efectuaban las enmiendas pertinentes (imagen nº 38).

Todas estas circunstancias, como afirma José Joaquín Real Díaz, hacían que estas minutas carecieran de valor jurídico, aunque para los responsables de la administración indiana, tenían un gran valor, pues quedaba como testimonio administrativo e histórico del original que iba a parar a su destinatario¹⁰⁸¹.

En definitiva, mediante la minuta, el rogatario conocía el contenido que se tenía que poner por escrito para que él mismo redactara el texto con todas las formalidades de la ley y se confeccionara el documento adecuado.

¹⁰⁸¹ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio diplomático del documento indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 132.

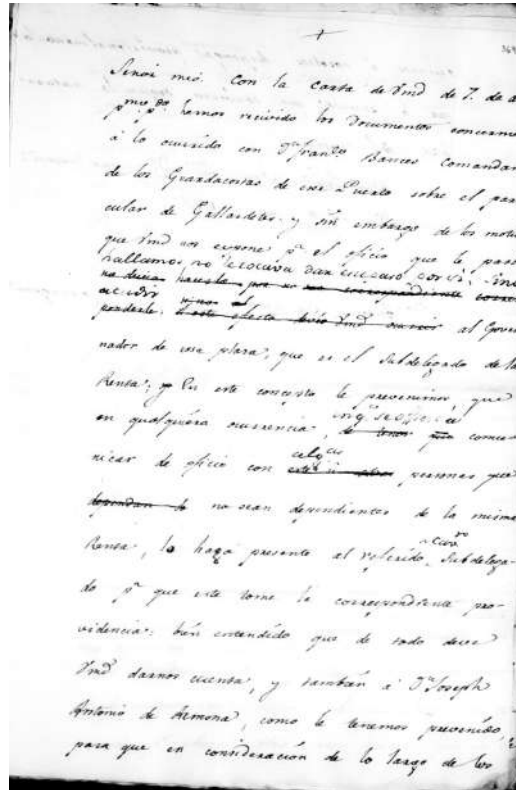


Imagen nº 38. Minuta de la carta de los Directores Generales de la Renta de Correos dirigida al administrador de correos de Cartagena de Indias. Madrid, 25 de junio de 1768. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

En otras ocasiones, estas correcciones tenían lugar a posteriori de la confección de la *mundum* posiblemente porque el oficial encargado de su revisión detectó alguna anomalía o falta de información en el mismo. Es el caso de dos cartas emitidas por los Directores Generales al administrador de correos de Cartagena de Indias que presentan una gran perfección en sus formas de redacción y en su composición, cuidando su aspecto formal, con la inclusión de las fórmulas de sometimiento y acatamiento, y dirección, pero que al ser revisado le proporcionaron una serie de tachaduras y correcciones que aparecen en el texto y al margen de la carta. Estos rasgos parecen mostrar que ambos documentos correspondían a la redacción definitiva del documento, pero que fueron corregidos in situ (imágenes nº 39 y nº 40).

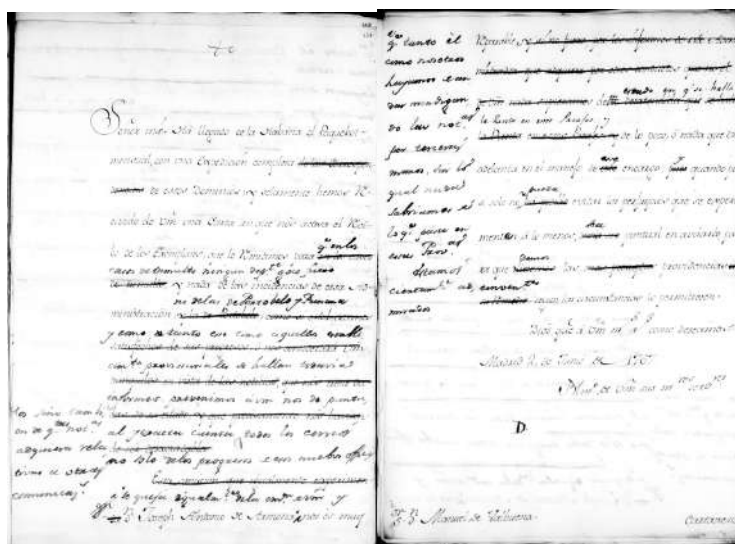


Imagen nº 39. Minuta de la carta de los Directores Generales de la Renta de Correos dirigida al administrador de correos de Cartagena de Indias. Madrid, 2 de junio de 1767. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69

A.

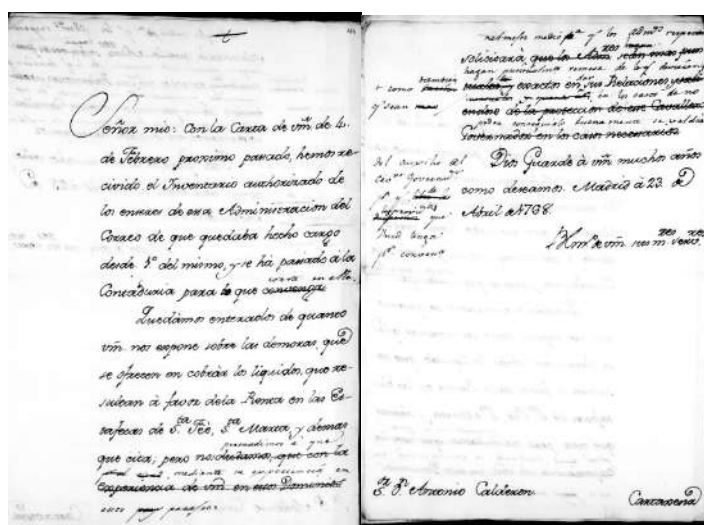


Imagen nº 40. Minuta de la carta de los Directores Generales de la Renta de Correos al administrador de correos de Cartagena de Indias. Madrid, 23 de abril de 1768. Fuente: A.G.I., *Correos*,

69 A.

La fase inmediata era la redacción del documento, que consistía en la puesta por escrito de la *actio*, siguiendo un esquema mediante fórmulas y cláusulas de estilo, según la tipología documental.

6.2.2.3. MUNDUM

Una vez aprobada la minuta, se procedía a la puesta en limpio del documento. Paso que es conocido como el *mundum*. Se trata del acto, según la *Comission Internationale de Diplomatie*, “destinée à constituer l'expédition, établie par l'auteur de l'acte écrit pu sous sa responsabilité”¹⁰⁸².

José Joaquín Real Díaz define al *mundum* como el documento redactado en limpio que se convertirá más tarde mediante la aposición de los signos de validación, en el documento original. Se trata, pues, de un documento con cuidado aspecto formal, sin enmiendas, ni tachaduras, sin abreviaturas sino con fórmulas completas y palabras desarrolladas, y, escrito con letra clara¹⁰⁸³.

En definitiva, el *mundum* constituye la redacción definitiva del acto jurídico, con todas las formalidades que le eran propias, y en el soporte en el que finalmente sería expedido.

En la administración de correos de Cartagena de Indias se ubican documentos, tanto emanados como recibidos, que reflejan de forma manifiesta esta fase de la conscriptio.

Generalmente durante la elaboración del *mundum* se conformaba la redacción del tenor documental salvo el caso de la validación. En algunos casos la presencia del día mes y año podía postponerse para antes de su validación, pero en la mayoría de los documentos, principalmente las cartas, la data formaba parte del *mundum*, esto quiere decir que cuando este se confeccionaba, se le colocaba el lugar y la fecha.

En la documentación recibida de la estafeta de Cartagena de Indias se localizan las cartas de la Dirección General de la Renta de Correos dirigidas a las administraciones de correos hispanoamericanas. Estos documentos respondían a las características esenciales del *mundum*, es decir, cuentan con un cuidado aspecto formal, con fórmulas y cláusulas completas, sin correcciones y escrito con buena letra, y con la presencia de la data de confección del documento (imagen nº 41).

¹⁰⁸² CÁRCEL ORTÍ, María Milagros. *Vocabulaire international de la diplomatie*. Valencia: Col·lecció Oberta, 1997, p. 90.

¹⁰⁸³ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio diplomático del documento indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 140.

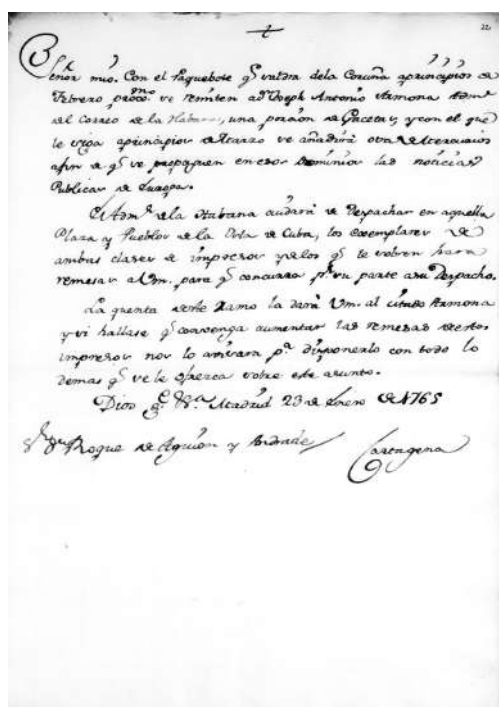


Imagen nº 41. Mundum de la carta de los Directores Generales de la Renta de Correos al administrador de correos de Cartagena de Indias. Madrid, 23 de enero de 1765. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

La práctica burocrática requería la confección de documentos con cierta normalización y, por ello, reflejan una notoria semejanza estructural. Dada esta circunstancia, muchos organismos contaban con modelos admitidos por el uso o sancionados por las leyes: los denominados formularios. Estos formularios se realizaban por la ley del menor esfuerzo y por la necesaria precisión conceptual de la que deberían gozar los documentos, a la hora de darles forma¹⁰⁸⁴.

La preparación de formularios para la producción de documentos era un ejercicio administrativo que estaba regulado por la *Recopilación de las leyes de los Reynos de Indias*:

“Mandamos, que, se haga, y haya formulario de todos los títulos de oficios y presentaciones, y de todos los demás despachos ordinarios, visto y aprobado por los del Consejo, por el qual se ordenen y despachen todos los que en él se huvieren de hazer, y

¹⁰⁸⁴ *Ibidem*, p. 134.

como los despachos se fueren haziendo ordinarios, se vaya haziendo formula de ellos”¹⁰⁸⁵.

Los objetivos que perseguía la confección de estos formularios eran, como nos expone José Joaquín Real Díaz, los de conformidad, facilidad y rapidez en la *conscriptio* de los documentos¹⁰⁸⁶. El proceso de formación se realizaba en función de que emanasen documentos de estructura semejante, se deberían constituir un formulario, para que sirvieran de base a los documentos con el mismo negocio jurídico.

En la administración de la monarquía hispánica era costumbre usar formularios por los encargados de confeccionar el *mundum* del documento. Por tal razón, resulta usual hallar dichos formularios en los organismos administrativos.

El formulario localizado en la renta de correos de Cartagena de Indias había sido gestado para servir de modelo en la puesta por escrito de las cuentas de las diferentes administraciones. De manera que, en 1765, el administrador de correos de Cartagena de Indias, Roque de Aguión y Andrade, presentó el formulario que se debía seguir para componer la relación jurada y firmada. De este formulario se obtuvo el presente documento que se envió a los administradores de correos de las estafetas subalternas a la de Cartagena de Indias para que les sirviese de modelo a la hora de confeccionar las cuentas de sus respectivas oficinas postales (imagen nº 42).

¹⁰⁸⁵ *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*. Libro II, título VI, ley XXII, “Que haya formulario de los despachos aprobado, y no se mude sin autoridad del Consejo”. Madrid, 1681.

¹⁰⁸⁶ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio diplomático del documento indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 136.



Imagen nº 42. Formulario de la relación jurada y firmada. Cartagena de Indias, 1765. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

En la etapa del *mundum* cobra una especial importancia el soporte elegido para fijar el texto documental a través de la escritura. Ambos elementos –soporte y escritura– los analizaremos al final de este capítulo.

6.2.2.4. VALIDATIO

La *validatio* es, según la *Comission Internationale de Diplomatique*, “résulte des actions par lesquelles l'acte reçoit ses signes ou marques d'authenticité, variables selon les usage's de la chancellerie considérée (souscription, signature, recognition de chancellerie, seing, monogramme, rota, etc.). Elle est généralement annoncée dans la formule de corroboration”¹⁰⁸⁷.

La validación implicaba, como indica Margarita Gómez Gómez, la futura expedición documental y la comunicación pública de su forma y contenido¹⁰⁸⁸.

¹⁰⁸⁷ CÁRCCEL ORTÍ, María Milagros. *Vocabulaire international de la diplomatie*. Valencia: Col·lecció Oberta, 1997, p. 91.

¹⁰⁸⁸ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1993, p. 173.

La *validatio* consistía en proporcionarle validación jurídica al documento a través de una serie de elementos que le conferían fe y autoridad, como eran las suscripciones, las firmas y los sellos.

En un documento podían aparecer uno o varios de estos elementos de validación, según el tipo documental y la persona que lo otorgase. Algunos podían ser validados con la firma y rúbrica del otorgante, y, a los más solemnes, se les añadía el sello real. En el caso de la documentación examinada de la administración de correos de Cartagena de Indias, la totalidad de los documentos fueron validados con la suscripción y la firma de los participantes.

6.2.2.4.1. SUSCRIPCIÓN Y SIGNATURA

Las suscripciones y firmas son elementos de validación por los cuales las personas concurrentes al negocio documentado o a la redacción del documento, le dan autenticidad y fuerza legal¹⁰⁸⁹. Por tanto, es aquí donde se plasman las personas que participan en la confección del documento en sus diversas fases.

Las suscripciones son, según la *Comission Internationale de Diplomatie*, “les formules par lesquelles les parties, les témoins de l'acte juridique ou de l'acte écrit, le scribe, marquent la part qu'ils ont prise à cet acte et manifestent leur volonté personnelle, leur consentement ou leur présence”¹⁰⁹⁰. Mientras que la firma es “une marque personnelle qui est apposée ou qui est censée être apposée par les parties ou les témoins d'un acte”¹⁰⁹¹.

La suscripción recoge la expresión del nombre completo de la persona, esto es, nombre y apellidos bien del otorgante del documento, bien del autor material o bien de algún integrante de la administración de correos. La firma es la representación simbólica de la persona a través de su signo o rúbrica¹⁰⁹².

¹⁰⁸⁹ FLORIANO CUMBREÑO, Antonio. *Curso general de Paleografía y Diplomática española*. Oviedo: Universidad de Oviedo, 1946, p. 400.

¹⁰⁹⁰ CÁRCEL ORTÍ, María Milagros. *Vocabulaire international de la diplomatie*. Valencia: Col·lecció Oberta, 1997, p. 66.

¹⁰⁹¹ *Ibidem*, p. 67.

¹⁰⁹² REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio diplomático del documento indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 144.

La suscripciones y firmas solían ser siempre autógrafas, excepto en determinados casos de incapacidad física o formativa que se recurría a un sustituto que lo hiciera por él, constatando esta situación en el documento.

En la mayor parte de la documentación emitida por dicha administración de correos de Cartagena de Indias localizamos la suscripción y la firma de los intervinientes en la confección del documento, que se corresponden con los empleados postales, principalmente el administrador y los oficiales. Generalmente eran ellos como otorgantes del documento los que lo suscribían y ponían su firma correspondiente. De esta forma expresaban su conformidad con su contenido (imagen nº 43).

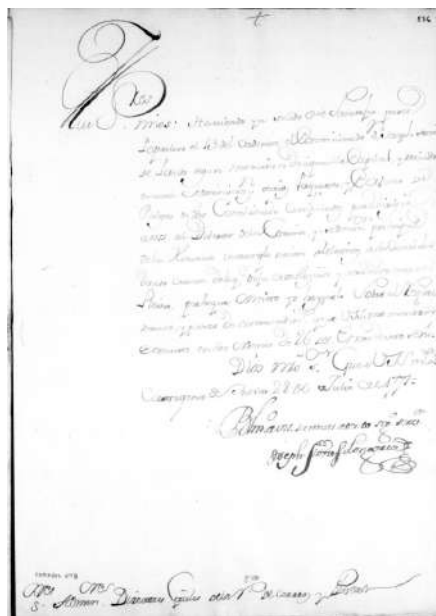


Imagen nº 43. Carta del administrador de correos de Cartagena de Indias a los Directores Generales de la Renta de Correos. Cartagena de Indias, 28 de julio de 1771. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

También solía ocurrir que, además de la firma y rúbrica del otorgante del documento, se mostraba la del oficial mayor interventor como interviniente en la confección del mismo, precedido de la fórmula que lo indicaba “Con mi yntervención” (imagen nº 44).

En ocasiones, en las copias se manifestaban únicamente las rúbricas de los personajes que autentificaban el documento (imagen nº 46).



Imagen nº 46. *Ynstruccion particular que yo don Antonio Calderón administrador del correo marítimo de esta ciudad entregó a don Estevan Pupo, administrador de el de tierra de ella, para que la remita a los administradores de las caxas de Santa Martha, Mompox, Honda, Santa Fe, Popayán y Quito, para que por ella, arreglen sus cuentas, y lo demás que conduzca al cumplimiento de lo que S.M. tiene mandado en su Real Ordenanza y Reglamento Provisional. Cartagena de Indias, 12 de septiembre de 1768. Fuente: A.G.I., Correos, 69 A.*

6.2.2.4.2. EL SELLO

El término sello, deriva del vocablo latino *sigillum* que, según el *Diccionario de Autoridades*, se trataba de “un instrumento, en que están gravadas las armas, o divisas de algún príncipe, Estado, república, religión, comunidad, ò señor particular, y se estampa en las provisiones y cartas de importancia, y otros papeles, para testificar su contenido, y darle autoridad”¹⁰⁹³.

Por tanto, el sello era una señal, huella o impronta realizada con un instrumento o matriz adecuado que identifica a un titular y que se utiliza para autenticar la autoría del

¹⁰⁹³ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana, en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua [...] Compuesto por la Real Academia Española. Tomo sexto. Madrid: Imprenta de la Real Academia Española, por los herederos de Francisco del Hierro, 1739, p. 702.*

documento¹⁰⁹⁴, para cerrarlo y así garantizar la integridad e inviolabilidad del mismo. Además, los sellos confieren una fuerza jurídica y forma parte de la validación de un documento. De ahí que es considerado el signo validativo del documento por excelencia¹⁰⁹⁵. En la documentación examinada no hemos encontrado sello alguno como elemento de validación.

En la administración de correos de Cartagena de Indias sí tenemos constancia de la utilización del sello para garantizar el secreto del contenido de la carta y del empleo de diferentes estampillas con las marcas: ESPAÑA, YNDIAS, YSLAS, que nos indican el destino de la correspondencia, y que incuestionablemente generan conocimiento como es el caso de las marcas prefilatélicas.

Una vez validado el documento quedaba listo para su expedición. Sin embargo, antes de remitirlo a las partes interesadas, en algunas ocasiones, tenía que seguir una serie de formalidades como el abono de derechos por su expedición.

6.2.2.5. TAXATIO

La *taxatio* es, según la *Comission Internationale de Diplomatie*, “l'opération par laquelle était "jugée", d'après le tarif et selon des modalités variant avec les chancelleries, la tax à payer pour le droit de sceau et autres taxes (registre, collation, éventuellement enluminure, etc.) et où pouvait être accordée la gratuité à certains destinataires”¹⁰⁹⁶.

Corresponde a la fase de la *conscriptio* en la que el destinatario de la acción jurídica abona en concepto de tasas una cantidad pecuniaria por los documentos, ya fuera por su redacción, su sellado, su revisión, e incluso por todos ellos. En definitiva, tenía que abonar una serie de tasas por diferentes fases de la *conscriptio* documental. El pago

¹⁰⁹⁴ Al colocar el sello, se atestigua la realidad de la declaración de voluntad contenida en el documento. La sigilografía se encuentra dentro del campo de estudio de la Diplomática por su rasgo de expresar la validez del documento, uno de los objetivos principales de esta disciplina. Sobre la relación intrínseca entre ambas materias véase CANELLAS LÓPEZ, Ángel. “Diplomática y sigilografía”, *Cuadernos de estudios medievales y técnicas historiográficas*, nº 17, 1992, pp. 47-56.

¹⁰⁹⁵ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *El Sello y Registro de Indias: Imagen y Representación*. Colonia: Böhlau Verlag Köln Wiemar Wien, 2008.

¹⁰⁹⁶ CÁRCEL ORTÍ, María Milagros. *Vocabulaire international de la diplomatie*. Valencia: Col·lecció Oberta, 1997, p. 92.

de esta tasa se realizaba en función del contenido jurídico del documento y del destinatario del mismo.

La administración de correos de Cartagena de Indias no cobraba tasa alguna por la expedición de sus documentos, toda vez que su relación se ceñía esencialmente con el rey, sus representantes en la Península: Superintendente general de correos y Directores Generales, y representantes del monarca en América: virreyes, gobernador y administradores de correos. El personal de la administración, según su categoría, tenía asignada una cantidad específica por el desempeño de sus funciones ya que este organismo es considerado como un oficio público al servicio del monarca.

En cambio, entre la documentación que se conserva de la administración de correos de Cartagena de Indias sí hemos localizado algunos documentos originales en los que se revelan datos referentes a la *taxatio* y que se corresponden esencialmente con procesos administrativos y jurídicos. Se trata, usualmente, de testimonios de autos, testimonios legalizados, certificaciones, peticiones y memoriales. En ellos no se alude directamente a la cuantía a pagar por una determinada tasa, pero sí contenía información acerca de este pago. En todos estos casos examinados, la noticia sobre la *taxatio* aparece recogida en el margen inferior a la izquierda, donde se mostraba, con abreviaturas, la manifestación: “derechos de aranzel”. Esta indicación solía ser realizada por el escribano una vez evaluado el trabajo realizado (imagen n° 47).

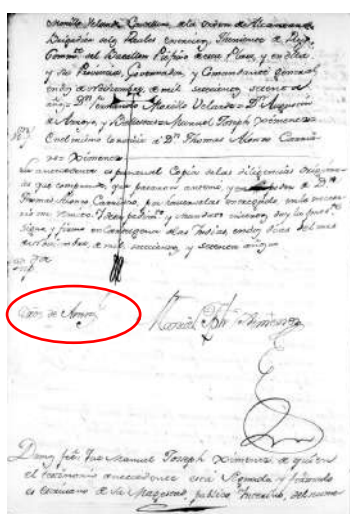


Imagen n° 47. Testimonio legalizado. Cartagena de Indias, 2 de noviembre de 1770. Fuente: A.G.I., Correos, 69 B.

6.2.2.6. EXPEDITIO

La *expeditio* se refiere al, según la *Comission Internationale de Diplomatie*, “l'original lui-même, soit l'exemplaire mis en forme (grossoyé) par la chancellerie ou le bureau d'écriture, destiné - dans l'un et l'autre cas - à être remis à la partie intéressée, qui généralement le conserve à titre de preuve”¹⁰⁹⁷.

El investigador Antonio J. López Gutiérrez entiende la expedición como la salida y entrega del documento al destinatario de la acción jurídica y distingue dos formas de ejercer la *expeditio*: el sistema directo y el indirecto. En el sistema directo, el documento es entregado por el autor de la *iussio* documental al destinatario de la acción jurídica. Mientras que en el sistema indirecto el documento es entregado al destinatario de la acción jurídica a través de un enviado del autor de la *iussio*, siendo este modo, en definitiva, un servicio postal.

En el caso de la administración de correos de Cartagena de Indias, la totalidad de la documentación era entregada a través del servicio postal, gestionada por la propia oficina, cumpliendo con una serie de formalidades que garantizaban un envío rápido y eficaz, así como la conservación de su contenido durante la circulación de la comunicación postal.

La correspondencia era expedida a través de un correo ordinario o extraordinario, según fuera la urgencia del mensaje a transportar. En el sobrescrito, esto es, la cubierta de la carta o el pliego, o en la parte inferior izquierda del documento, se solía especificar la dirección y el sujeto o sujetos a quien iba dirigido.

Para asegurar la inviolabilidad de la correspondencia, se utilizaba un sello que lacraba el plegado del documento, constituyendo un elemento de cierre con el fin de garantizar el secreto de su contenido. A veces, ocurría que se utilizaban procedimientos especiales para la clausura de la correspondencia, por el miedo a la interceptación de la misma, como, por ejemplo, dobleces de gran complejidad o lengüetas de varias piezas¹⁰⁹⁸.

¹⁰⁹⁷ *Ibidem*, p. 31.

¹⁰⁹⁸ GARCÍA SÁNCHEZ, Jesús. “Cartas para tiempos de cambios, 1700-1815”, en *Cinco siglos de cartas. Historia y prácticas epistolares en las épocas moderna y contemporánea*. Huelva: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva, 2014, p. 441.

Una vez cerrado el documento y con la indicación de su dirección, ya estaba listo para salir de la institución productora encaminado a su destinatario. Por lo tanto, la expedición supone la fase final del procedimiento documental.

Por último, el análisis de las distintas etapas de la génesis documental nos revela cómo la administración de correos de Cartagena de Indias contaba con un procedimiento de confección documental normalizado y racional, en consonancia con las necesidades burocráticas del momento.

6.2.3. SOPORTE, MATERIAL PARA ESCRIBIR Y ESCRITURA

De forma tradicional se ha venido considerando a la materia en la que se confecciona el documento y a la escritura como caracteres externos del documento. A ellos se les suma los diferentes signos gráficos que podemos localizar en el tenor documental, notas de cancillería y los sellos¹⁰⁹⁹. En este último caso lo hemos incluido dentro del proceso de la *conscriptio* documental por su función como elemento de validación. Mucho más complejo es el tema de la lengua por cuanto algunos autores como Boüard¹¹⁰⁰, Vittani¹¹⁰¹ y Valenti¹¹⁰², que lo incluyen en los caracteres internos, mientras que A. Pratesi estima que su debe incluir entre los caracteres externos¹¹⁰³. A. Giry no lo incluye en ninguno de ellos por estimar que se trata de un elemento crítico del tenor documental¹¹⁰⁴.

¹⁰⁹⁹ NÚÑEZ CONTRERAS, Luís. "Concepto de documento", *Archivística. Estudios Básicos*. Sevilla: Diputación Provincial, 1981, pp. 39-40.

¹¹⁰⁰ BOUARD, Alain de. *Manuel de Diplomatique française et pontificale*, tomo I. París, 1929, p. 56.

¹¹⁰¹ VITTANI, G. *Diplomatica*. Milán, 1972, p. 45.

¹¹⁰² VALENTI, Filippo. *Il documento medioevale. Nozioni di diplomatica generale e di cronologia*. Módena, 1970, p. 57.

¹¹⁰³ PRATESI, Alejandro. *Genesi e forme del documento medievale*. Roma: Jouvence, 1999, p. 81.

¹¹⁰⁴ GIRY, A. *Manuel de Diplomatique*. París, 1983, p. 434.

6.2.3.1. SOPORTE

El papel fue el material escritorio utilizado en la administración de correos de Cartagena de Indias para llevar a cabo la labor escrituraria de sus dependientes. La adquisición de papel en la oficina postal resultó hartamente frecuente y abundante ya fuera para ser destinado a soporte de la escritura como para envolver las correspondencias en las que se empleaba papel sin cortar para cerrar los pliegos y cubrirlos. El más utilizado fue el papel común y, junto a él, el papel sellado, de mayor calidad, y que se podían adquirir bien en la Península o en América¹¹⁰⁵. En las cuentas correspondientes a la administración se incluyen diversas partidas en las que se hace constar la adquisición de este material

Por otra parte, no debemos olvidar la utilización del papel sellado que fue usado con bastante asiduidad. Este aparece señalado con las armas del rey timbradas en cada pliego, confeccionado cada año y se empleó para otorgar los instrumentos públicos y otros despachos¹¹⁰⁶.

Su origen en la monarquía hispánica se debe a la Pragmática que promulgó Felipe IV el 15 de diciembre de 1636, renovada en 1744, en la que establece que para autorizar y validar las escrituras, instrumentos y despachos públicos se deberá usar “esta nueva solemnidad del sello por forma substancial, para que sin ella no puedan tener efecto, ni valor alguno”¹¹⁰⁷. Su uso se extendió a las Indias a partir de 1638¹¹⁰⁸.

En la *Recopilación de las leyes de los Reynos de Indias* aparece regulado su uso para los territorios americanos:

“Ordenamos y mandamos, que en todas, y qualesquier partes de nuestras Indias Occidentales, Islas, y Tierra Firme del Mar Océano, descubiertas, y que se descubrieren,

¹¹⁰⁵ PÉREZ-AÍNSUA MÉNDEZ, Natalia. *El papel sellado en el Antiguo y Nuevo Régimen: Heráldica y alegorías en el sello*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla y Ayuntamiento de Écija, 2007, pp. 34-35.

¹¹⁰⁶ Sobre el papel sellado véase BALTAR RODRÍGUEZ, Juan Francisco. “Notas sobre la introducción y desarrollo del papel sellado en la monarquía española (siglos XVII-XVIII)”. *Anuario de Historia del Derecho Español*, nº 66, 1996, pp. 519-560; NÚÑEZ CHÁVEZ, Jorge. “El papel sellado, soporte documental, económico y jurídico de España en las Indias”, en *El valor del documento y la escritura en el Gobierno de América*. Sevilla: Archivo General de Indias y Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2016, pp. 53-65; PÉREZ-AÍNSUA MÉNDEZ, Natalia. *De Sellos, Heráldica y Alegorías: el Papel Sellado en España*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2014.

¹¹⁰⁷ Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (en adelante A.R.C.H.V.), *Cédulas y Pragmáticas*, caja 25, 23.

¹¹⁰⁸ A.G.I., *Contaduría*, 31.

no se pueda hazer, ni escribir escritura, ni instrumento publico, ni otros despachos (que por menor se declaran en esta ley) sino fueren en papel sellado, con uno de los quatro sellos, que para ello hemos mandado hazer, con la forma, diversidad, y calidades, expressadas en ella; y por esto no se ha visto derogar las demás solemnidades, que de derecho se requieren, en los instrumentos, para su validación”¹¹⁰⁹.

El papel sellado fue producto de la introducción de un nuevo sistema de impuestos de timbre de la monarquía hispánica, para ejecutar el pago de escrituras en trámites judiciales y administrativos, con el objetivo de ser una fuente de ingresos para la Real Hacienda.

El papel sellado tenía diferentes formas y calidades, y, por consiguiente, distintos precios al diferenciar entre sello primero o mayor, segundo, tercero y cuarto. Para la gente más humilde que no podía afrontar el pago de estos tipos de sellos existía el sello de oficio y el sello de pobres de solemnidad. En relación con la documentación producida por la administración de correos hallamos los siguientes tipos de papel sellado¹¹¹⁰:

- Papel de sello primero: Era el de mayor calidad y categoría. El sello primero tenía un valor de veinticuatro reales y fue utilizado para Despachos de gracia y mercedes a cargo de altos cargos de la administración indiana como virreyes, tribunales, audiencias, gobernadores, ministros de justicia, guerra y hacienda. No hallamos vestigios de él en la oficina postal cartagenera.

- Papel de sello segundo: El sello segundo tenía un valor de seis reales. Debido a su alto valor, solo aparecía en la primera hoja y en las restantes se usaba papel común.

Se utilizó para la redacción de escrituras, testamentos y contratos ante notario entre distintas autoridades americanas¹¹¹¹ (imagen nº 48).

¹¹⁰⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*. Libro VIII, título XXIII, ley XVIII, “Papel sellado”. Madrid, 1681.

¹¹¹⁰ SILVA PRADA, Natalia. *Del arte de las escrituras antiguas. Nuevo manual de paleografía y diplomática hispanoamericana (s. XVI-XVIII)*. Disponible en: <https://paleografi.hypotheses.org/el-manual-de-silva-prada/del-arte-de-las-escrituras-antiguas-compra-del-nuevo-manual> (Consultado el 3 de julio de 2018).

¹¹¹¹ *Ibidem*.



Imagen n° 48. Papel de sello segundo. Catalina de Carvajal y Vargas, Condesa del Castillejo y Puerto: su petición sobre cuentas del producto de correos y real Orden al respecto, 1755-1766. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 1, Documento 1.

- Papel de sello tercero: El sello tercero tenía un valor de un real. Se usaba solo en la primera hoja, siendo las siguientes en papel común.

Este papel sellado era bastante habitual en la documentación del organismo postal hispanoamericano porque se usaba para prácticas judiciales ante virreyes, cancillería, tribunales y demás autoridades. En nuestro caso, para asuntos judiciales relacionados con la renta de correos (imagen n° 49).



Imagen n° 49. Papel de sello tercero. Competencia de jurisdicción entre el Gobernador de Antioquía con el alcalde de Medellín, 1778. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Correos, Antioquía*, Tomo 1, Documento 14.

- Papel de sello cuarto: El sello cuarto tenía valor de un cuartillo, esto es, un cuarto de real. Solía aparecer en todas las páginas, aunque a veces lo hallamos solamente en la primera y en la última.

Fue el más común en la estafeta de Cartagena de Indias al ser utilizado por las diversas administraciones hispanoamericanas para los despachos de oficio, la

administración de justicia, memoriales, pobres de solemnidad, asuntos de indios y de particulares¹¹¹². En la institución postal hispanoamericana se usaba especialmente en papeles de oficio y en procesos judiciales correspondientes al manejo postal, en el que se plasma la modificación que sufría dicho sello a lo largo de los años (imágenes nº 50 y nº 51).

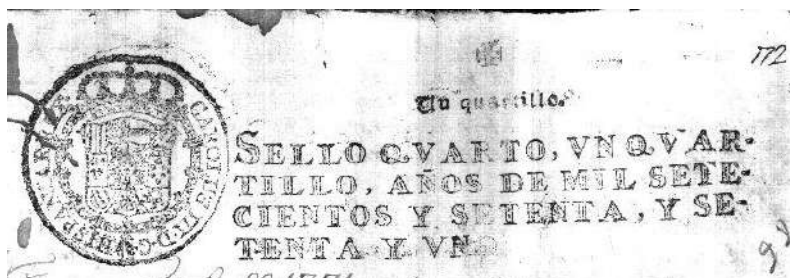


Imagen nº 50: Papel de sello cuarto. Juicio seguido a José Clemente de Arce, administrador de Correos de Mompós, por la extracción de una fuerte suma de doblones, 1700. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 1, Documento 1.

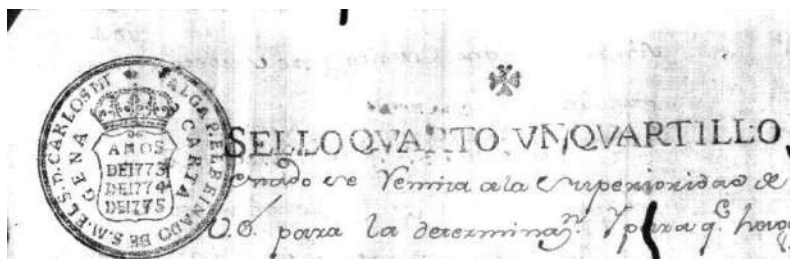


Imagen nº 51: Papel de sello cuarto. Juicio seguido a José Clemente de Arce, administrador de Correos de Mompós, por la extracción de una fuerte suma de doblones, 1700. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Correos, Bolívar*, Tomo 1, Documento 1.

El sello regio aparece inscrito en un círculo en la parte superior de la hoja, precedido por una invocación simbólica o cruz griega cuadrada. El sello recoge el escudo de las armas reales estampadas generalmente en tinta negra, y la leyenda a su alrededor en escritura capital clásica. Esta leyenda la conforman: la intitulación real, es decir: nombre del rey y título, fórmula de derecho divino: “D[ei] G[ratia]” y de dominio: “Hispania[rum] rex”, que englobaba a todos los dominios de la Monarquía Hispánica.

¹¹¹² *Ibidem*.

Estos elementos que daban presencia al monarca se debían a diversas razones. La primera, reflejar el poder absoluto del rey; la segunda, insistir en el hecho de que tenía la exclusividad de la impresión del sello y, por tanto, su recaudación iba destinada a las arcas reales. A la izquierda de las armas reales, a la derecha de nuestra mirada sobre el documento, y bajo la cruz aparecía la categoría del sello, su valor y el año o años de validez en escritura gótica o itálica con grafías mayúsculas, que confirmaban la tasa a la que estaba sujeta la expedición de los actos consignados en el documento.

Cabe señalar que en la última ilustración del papel de sello cuarto se evidencia otra forma de habilitar el papel sellado consistente en introducir en el interior del sello en vez de las armas reales los años para los que se habilitaba: “Años de 1773, de 1774, de 1775” acompañado de la inscripción “valga para el reinado de S.M. el S.D. Carlos III”, dando validez de su uso en los años señalados (imagen nº 51). Este hecho queda justificado por la utilización de este papel durante varios años sin que perdiera su vigencia frente a la escasez de papel común existente en Indias. El papel sellado se utilizó en la administración de correos de Cartagena de Indias en las peticiones, memoriales, testimonio de autos, etc. En cambio, para la redacción de las cartas se empleó el papel común, ya que este tipo documental quedaba exento de la obligatoriedad de usar el papel sellado. No debemos olvidar que a través de las cartas los dependientes postales se relacionaban con las diferentes autoridades peninsulares.

6.2.3.2 MATERIAL PARA ESCRIBIR

Para llevar a cabo la *conscriptio* documental era necesario la utilización de una serie de instrumentos y utensilios, que agrupamos en este apartado.

La documentación contable de la administración de correos de Cartagena de Indias nos permite reconstruir los materiales utilizados para la labor de escrituración. En las cuentas se detallan todos los ingresos y gastos anuales de dicha estafeta a través de las relaciones de cargo y data. Dentro de la data, es decir, de los gastos de este organismo, se encuentran los denominados gastos ordinarios que reflejan el devenir cotidiano de la oficina postal. Es aquí donde hallamos datos sobre los materiales y utensilios para la confección de los documentos producidos en dicha estafeta, así como el mobiliario y el

edificio¹¹¹³. Esta información se combina y complementa con la localizada en los inventarios de la oficina de correos de Cartagena de Indias que realizaba el administrador cuando traspasaba el cargo a su sucesor¹¹¹⁴. Estos inventarios contienen testimonio pormenorizado de los pertrechos de la administración¹¹¹⁵.

El desembolso del mobiliario y de las obras para adecuar el espacio postal solía ser puntual, cuando se erigía la administración de correos, o cuando necesitaba ser reemplazados ciertos elementos durables a causa del paso del tiempo o simplemente por su deterioro¹¹¹⁶. En cambio, los soportes y los instrumentos relacionados con la materialidad de la escritura se solían repetir anualmente debido a su uso sistemático, cotidiano y efímero.

Resultó frecuente que para la confección de algunos tipos documentales dada su extensión, caso de los expedientes de cuentas, fuera necesario ir formando diversos cuadernillos con un número determinados de bifolios que después deberían ser cosidos. Para esta labor resultaba imprescindible el uso del hilo bramante y cintas de hiladillo para atar los pliegos y seda para coser los papeles. El cuidado de los papeles resultaba determinante y para ello se adquirían materiales como cartones grandes y pequeños para su mejor orden.

Otro material fundamental para efectuar la praxis de la escritura fue el libro. Era muy importante contar con libros en blanco encuadernados en pergamino sobre los que se anotaban los negocios de la administración postal. Es el caso de libros para llevar la cuenta y razón en la oficina, otros de cargo y data, y otros para el servicio y uso de la oficina.

Entre los documentos de la administración de correos de Cartagena de Indias hallamos varios inventarios, razones e índices de los libros que existían en dicha

¹¹¹³ Un importante ejemplo ilustrativo de los materiales de una oficina postal, con la que coincide nuestra investigación en muchos de ellos, se encuentra en CAMINO MARTÍNEZ, Carmen del. “Escritura y oficina en el siglo XVIII: la Administración de Correos de Lima”. *Historia. Instituciones. Documentos*, n° 36, 2009, pp. 73-110.

¹¹¹⁴ Un ejemplo revelador se halla en relación e inventario de los pertrechos comprados para la oficina del correo marítima de Cartagena de Indias que Roque de Aguión y Andrade entregó a su oficial mayor Manuel de Valbuena. A.G.I., *Correos*, 69 A.

¹¹¹⁵ Existían otros inventarios con información detallada sobre los libros y documentos que se ubicaban en el archivo de la administración de correos de Cartagena de Indias. Pueden verse en A.G.I., *Correos*, 69 A; y, A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹¹¹⁶ CAMINO MARTÍNEZ, Carmen del. “Escritura y oficina en el siglo XVIII: la Administración de Correos de Lima”. *Historia. Instituciones. Documentos*, n° 36, 2009, p.81.

oficina. A través de la información contenida en estos tipos documentales, conocemos con exhaustividad los libros que se localizaban en la estafeta. Entre ellos destacamos¹¹¹⁷:

- Libro mayor de caja para asentar los cargos y datas de valores y deducir mensualmente el producto líquido que debía entrar en la caja.
- Libro para asentar las cartas franqueadas, otro para las francaturas, y otro de certificados para todas partes.
- Libro para anotar la razón de las cartas y pliegos.
- Libro para apuntar los derechos de extraordinarios y licencias.
- Libro para registrar los productos de la administración principal de Cartagena de Indias y de sus agregadas.
- Libro para escribir las expediciones marítimas despachadas.
- Libro para asentar los pagamentos mensuales de sueldos, conductores y gastos de oficio.
- Libro para apuntar las entradas y salida de caudales en el arca de intervención, y otro para la intervención general a las estafetas del reino.
- Libro para inscribir las entradas y salidas de las embarcaciones, y otro para los fletes y gastos de las embarcaciones de la renta.
- Libro para registrar la entrada y salida de los correos de tierra, y otro de conocimientos de conductores.

Para ejecutar la escritura de los documentos se requería de utensilios indispensables como lápices, plumas, cortaplumas y tintas, así como tinteros de hoja de lata con su salvadera para el uso de la oficina.

El cierre y el sellado de la correspondencia demandaba de elementos como obleas y obleera de plata para guardarlos, aceite para sellar bermellón y la almohadilla con su mazo para sellar, lacre, y sello de bronce con tres piezas con rótulos que decían: Indias, Islas y España.

Son interesantes otros instrumentos propios del carácter burocrático de una administración como, por ejemplo, tijeras, un almanaque que reflejaba el calendario laboral y festivo, un peso de bronce, un escudo de armas pintado que debía presidir la oficina.

¹¹¹⁷ A.G.I., *Correos*, 69 A; A.G.I., *Correos*, 69 B; y, A.G.I., *Correos*, 70 A.

Lógicamente para llevar a cabo las tareas de redacción de documentos y del despacho y recibo de las cartas era necesario contar con un mobiliario en la oficina postal. En este sentido, hallamos varias mesas según su utilidad fuese para la elaboración de documentos o para la distribución de la comunicación postal:

“una mesa grande y larga para el despacho de las cartas, otras para escribir (unas con su cajón y otras con sus tablas alrededor para sostener las cartas), otra más pequeña para el sello y sellar las cartas, y una mesa para confeccionar las listas de los destinatarios de la correspondencia y para organizar las cartas en ella”¹¹¹⁸.

Estas mesas iban acompañadas de sillas y taburetes forrados y claveteados, según estilo del país.

También localizamos en las fuentes otros muebles requeridos para los quehaceres de la oficina como un armario con cerradura y llave con sus divisiones correspondientes para guardar libros, cartas, y demás papeles, a modo de archivo de oficina; una estantería con divisiones para colocar las cartas y pliegos de aquellos individuos que tuvieran un apartado de correos; y la conocida arca de dos llaves, que consistía en un arca grande con dos cerraduras y llaves para custodiar los caudales de la administración. Las llaves se encontraban una en poder del administrador y la otra en el interventor, siempre preceptiva la presencia de ambos para proceder a su apertura. La seguridad en la estafeta era fundamental, especialmente con relación al producto líquido, así que, además de los elementos anteriores, hallamos cerraduras que se ponían en los cajones de las mesas donde se iban depositando los valores de cada mes.

Uno de los cometidos esenciales de la administración de correos era el despacho de la correspondencia. Por lo tanto, la oficina postal tenía que contar con elementos para ello como eran los cajones y cajas forradas con su cerradura y llave correspondiente, y con dos “abrazaderitas a los lados para llevarlos” para transportar la correspondencia.

El trabajo en la oficina postal a veces se efectuaba en horario nocturno debido a que los conductores ordinarios de algunas carreras realizaban su partida a las doce de la noche. Por esta razón, la estafeta necesitaba equiparse con iluminación y, para ello, precisaba de objetos como candeleros de metal y velas, y farol de vidrios para poner luz en la administración.

¹¹¹⁸ A.G.I., *Correos*, 69 A.

El espacio en el que se situaba la administración de correos era primordial para su manejo. Por ello, tanto en su implantación en 1765 como en los sucesivos cambios de edificios que se hicieron posteriormente, resultó necesario adecuar y adecuar el espacio a la labor administrativa a través de numerosas obras como: enladrillar el suelo, poner puertas y ventanas, tablas para poner encima el papel y otros elementos como: balaustres, herrajes y cerraduras.

6.2.3.3. LA ESCRITURA

El análisis de los distintos tipos documentales emanados y recibidos en la administración de correos de Cartagena de Indias permite conocer los modelos gráficos utilizados en dicho organismo burocrático. Creemos que es conveniente hacer hincapié en el tipo de escritura que se empleaba en esta administración del siglo XVIII para profundizar en los escasos estudios paleográficos que existen de esta época debido a que se han focalizado más en los siglos anteriores, que presentan una mayor complejidad gráfica.

En la mayoría de los documentos analizados, la letra empleada en la documentación de la administración de correos de Cartagena de Indias solía ser limpia y clara debido al objetivo que pretendía alcanzar la práctica burocrática consistente en conseguir la claridad gráfica del documento. Se trata, pues, de la letra itálica o humanística que es clara, regular, casi desprovista de nexos y con escasas abreviaturas¹¹¹⁹.

En el siglo XVI, la letra itálica comenzó a introducirse en España por personas cultas, como indica José Joaquín Real Díaz, que habían estado en contacto con los personajes más influyentes del renacimiento italiano, quienes la usaron preferentemente en los documentos públicos¹¹²⁰. A partir de entonces, se fue imponiendo, como señala Antonio J. López Gutiérrez, paulatinamente en las oficinas de expedición documental de los organismos establecidos en Indias¹¹²¹.

¹¹¹⁹ Sobre el origen de la escritura itálica y su recepción en España véase RUIZ ALBI, Irene. “La escritura hispano-humanística moderna”, en *Paleografía y escritura hispánica*. Madrid: Síntesis, 2016, pp. 217-237.

¹¹²⁰ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio diplomático del documento indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 142.

¹¹²¹ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. “La escritura en Hispanoamérica durante los siglos XVI-XVIII (nuevos horizontes de investigación)”, en *Paleografía y escritura hispánica*. Madrid: Síntesis, 2016, p. 290.

En el siglo XVIII los tipos góticos cursivos, principalmente la escritura procesal frecuentemente utilizada en el siglo XVII, habían dejado de utilizarse dando paso a formas más híbridas y claras derivadas del modelo de escritura humanística que, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, se envuelve bajo el término de las escrituras bastardas, muy utilizadas en la documentación oficial.

El examen de los modelos gráficos empleados en la administración de correos de Cartagena de Indias muestra los diferentes niveles de logro caligráfico y la combinación de modelos de la escritura bastarda y, el propuesto por Carmen del Camino Martínez para la administración de correos de Lima, la denominada letra de moda, entrerredonda o seudoredonda. En efecto, este modelo gráfico ya se había impuesto de forma casi generalizada entre los profesionales de la pluma¹¹²².

El modelo recibió una serie de modificaciones en función de las características propias del autor material del documento y de las circunstancias sociales que le rodeaban. Esto quiere decir, según Carmen del Camino Martínez, que, en la mayoría de los casos, la necesidad burocrática de despachar los asuntos con la mayor rapidez y brevedad hacía que las grafías tendieran hacia una cursividad de la escritura redonda con mayor presencia de ligaduras¹¹²³.

En estos casos, se empleaba la denominada humanística corriente que, siguiendo las directrices de Irene Ruiz Albi, se trata de una humanística cursiva, cuyo trazado no sólo es más rápido, sino más libre, más suelto, con líneas más finas, y una abundancia de nexos y abreviaturas¹¹²⁴.

Esta humanística corriente se utilizaba habitualmente en la correspondencia. Este es el caso de las cartas tanto emanadas como recibidas en la administración que, por su carácter de informar y tomar decisiones de los asuntos relacionados con la materia de correos, solían tener este tipo de rasgos más despreocupados, propios de la espontaneidad del momento de la *conscriptio* (imagen nº 52).

¹¹²² CAMINO MARTÍNEZ, Carmen del. “Escritura y oficina en el siglo XVIII: la Administración de Correos de Lima”, *Historia. Instituciones. Documentos*, nº 36, 2009, p. 93.

¹¹²³ *Ibidem*, p.94.

¹¹²⁴ RUIZ ALBI, Irene. “La escritura hispano-humanística moderna”, en *Paleografía y escritura hispánica*. Madrid: Síntesis, 2016, p. 224.

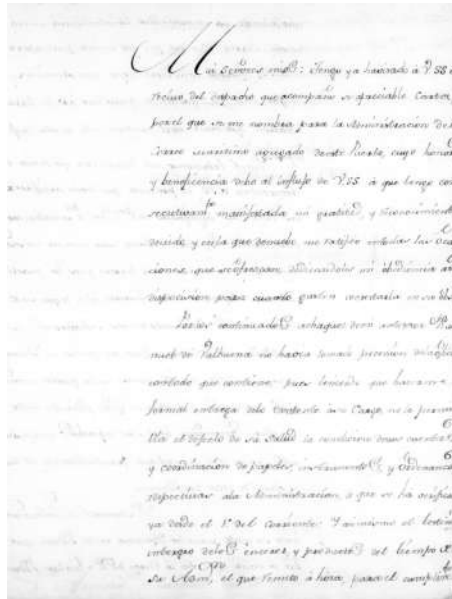


Imagen nº 52. (Humanística corriente) Carta del administrador de correos de Cartagena de Indias, Antonio Calderón, a los Directores Generales de la Renta de Correos. Cartagena de Indias, 4 de febrero de 1768. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

También se empleaba frecuentemente en las minutas, donde la escritura mostraba una acusada cursividad y personalidad de los trazos del escribiente (imagen nº 53).

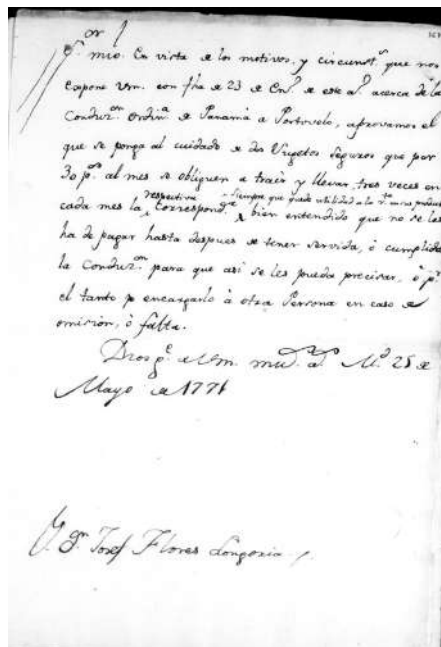


Imagen nº 53. (Humanística corriente) Carta de los Directores Generales de la Renta de Correos al administrador de correos de Cartagena de Indias. Madrid, 25 de mayo de 1771. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

No obstante, no hay que dejar de lado los tipos gráficos más elaborados que hallamos en las cuentas, algunas cartas, expedientes y, especialmente, en los documentos dispositivos (imagen nº 54).

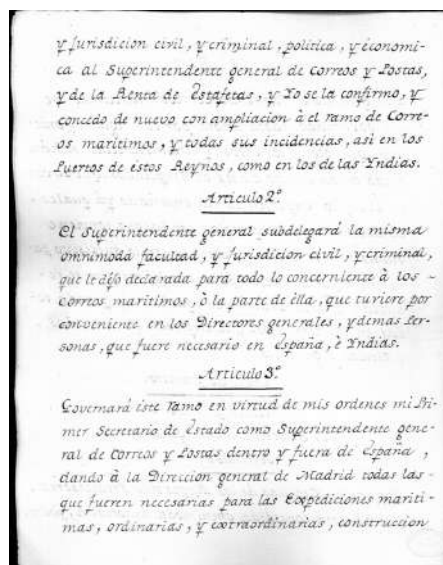


Imagen nº 54. (Humanística enterredonda). *Real Ordenanza del Correo Marítimo*. El Pardo. 26 enero 1767. Fuente: A.G.I., *Correos*, 430 B.

Los agentes de correos y los actores sociales relacionados con el devenir de la estafeta cartagenera han dejado su huella en la documentación analizada. Aspecto que nos ha permitido aproximarnos a las grafías tanto de los empleados postales como de otros sujetos particulares vinculados a dicha oficina.

En la administración de correos de Cartagena de Indias hemos hallado distintas situaciones gráficas según el autor del documento.

La mayoría de los empleados de correos poseían un buen nivel caligráfico, especialmente los administradores y los oficiales, de quienes más documentos conservamos, aunque encontramos distintos planos diferenciadores. En este punto, se perciben grafías más claras, cuidadas y redondas de algunos dependientes postales (imagen nº 55).

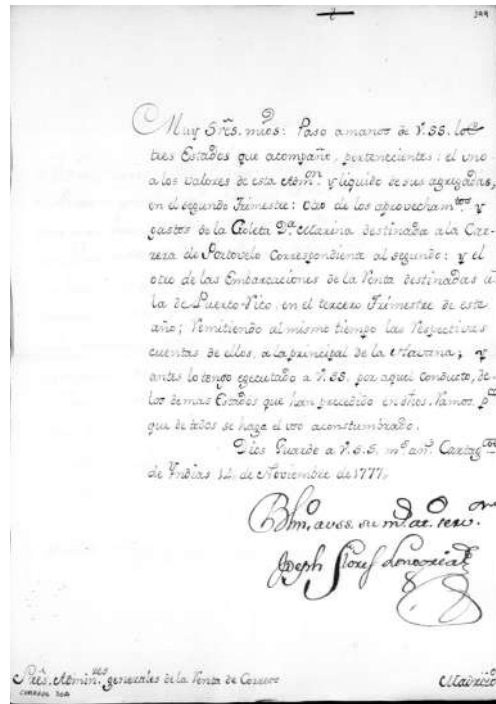


Imagen nº 55. Carta del administrador de correos de Cartagena de Indias, José Flores Longoria, a los Directores Generales de la Renta de Correos. Cartagena de Indias, 14 de noviembre de 1777. Fuente: A.G.I., *Correos*, 70 A.

Mientras que, en otros casos, advertimos escrituras con tintes más personales que adaptan el modelo gráfico según sus circunstancias (imagen nº 56).

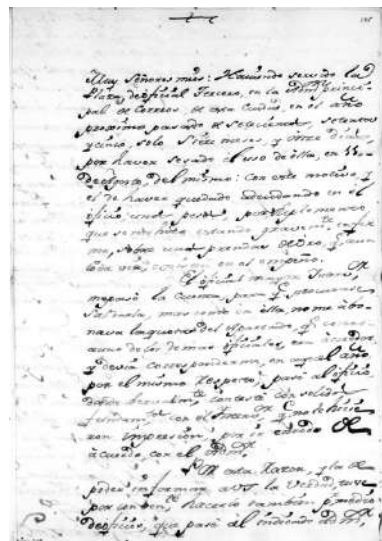


Imagen nº 56. Carta del oficial 3º de la administración de Cartagena de Indias, Bernabé Antonio de Novoa, a los Directores Generales de la Renta de Correos. Cartagena de Indias, 25 de abril de 1776. Fuente: A.G.I., *Correos*, 70 A.

Efectivamente, la mayoría de la documentación corresponde al personal de plantilla de la administración de correos, es decir, administrador, interventor y oficiales. Pero esto no quiere decir que no encontremos documentación de otros actores sociales, cuyas tareas estaban vinculadas a dicho organismo y cuya acción se refleja en la documentación justificativa de las cuentas de la administración.

En este plano contamos con los conductores de correos encargados del transporte de la correspondencia. Entre ellos tenemos que distinguir los conductores a caballo y los de a pie, estos últimos generalmente indígenas, que tenían diferentes capacidades de escribir.

Por una parte, los conductores de correos solían denotar cierto conocimiento de la escritura debido a que frecuentemente son ellos mismos los que suscriben el documento y, a veces, incluso quienes lo redactan (imagen n° 57).



Imagen n° 57. Recibo del conductor ordinario de a caballo, José Alfaro. Cartagena de Indias, 12 de enero de 1771. Fuente: A.G.I., *Correos*, 74 A.

Por otra parte, también localizamos conductores de correo, generalmente de a pié, o acompañantes de ellos, que tenían un acusado desconocimiento de la escritura, reflejado en su incapacidad para suscribir los documentos, debiendo delegar esta tarea en otro sujeto (imagen n° 58).



Imagen n° 58. Recibo del acompañante del conductor de correo, José Herrera. Cartagena de Indias, 3 de febrero de 1770. Fuente: A.G.I., *Correos*, 74 A.

En idéntica situación se ubican actores sociales de la ciudad de Cartagena de Indias que ejercían distintas profesiones. Es el caso de los maestros de oficios como los librer¹¹²⁵, carpinteros, albañiles y herreros, que se relacionan con la oficina postal por medio de los servicios prestados a dicho organismo. La mayoría manifiesta cierto conocimiento gráfico, suscribiendo los documentos y con distintos niveles de competencia. Es el caso, por ejemplo, de librer¹¹²⁵ e impresores que exhiben una caligrafía más clara y cuidada, algo que podemos considerar normal debido a su relación con el mundo de la escritura (imágenes n° 59 y n° 60).

¹¹²⁵ En 1765 el maestro librero José de Rioja se encargó de confeccionar seis libros para llevar la cuenta y razón. En su recibo se puede comprobar la buena grafía que tenía dicho Rioja. A.G.I., *Correos*, 73 A.



Imagen nº 59. Recibo de Felipe del Castillo por hacer ocho sellos para sellar las cartas de la administración de correos de Cartagena de Indias. Cartagena de Indias, 31 de enero de 1771. Fuente: A.G.I., Correos, 74 B.

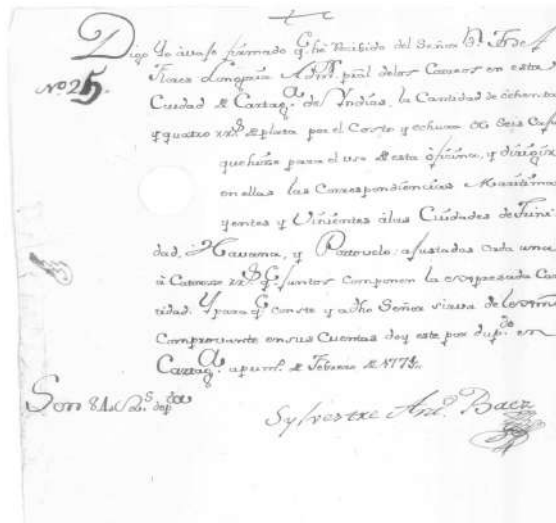


Imagen nº 60. Recibo de Silvestre Antonio Baez por la hechura de seis cajas para el uso de la oficina de correos de Cartagena de Indias. Cartagena de Indias, 1 de febrero de 1771. Fuente: A.G.I., Correos, 74 B.

Sin embargo, empleos como: albañil, herrero u ordenanza indican un menor conocimiento de la escritura que podemos constatar a través de sus suscripciones más sencillas¹¹²⁶, o incluso, delegadas a otros sujetos porque no sabían escribir¹¹²⁷ (imágenes nº 61 y nº 62).

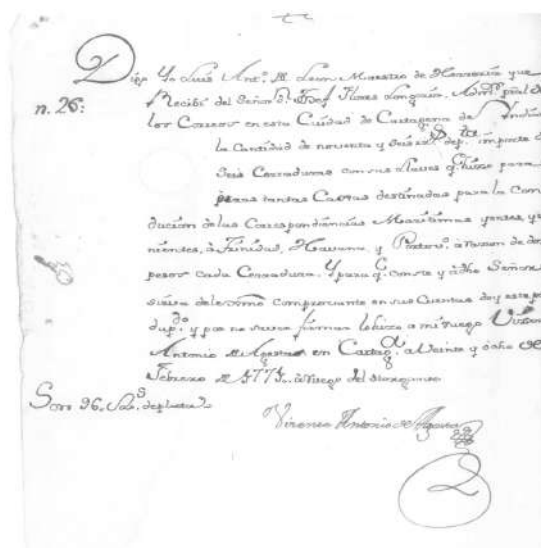


Imagen nº 61. Recibo de Luis Antonio de León, Maestreo de Herrería de Cartagena de Indias. Cartagena de Indias, 28 de febrero 1771. Fuente: A.G.I., *Correos*, 74 B.



Imagen nº 62. Recibo de Alexandro Benitez, Maestro de Talabartería de Cartagena de Indias. Cartagena de Indias, 22 de diciembre 1771. Fuente: A.G.I., *Correos*, 74 B.

¹¹²⁶ Un ejemplo de ello se ilustra en la suscripción de Gaspar Caravallo, maestro albañil vecino de Cartagena de Indias, cuya suscripción es de trazos muy simples. *Ibidem*.

¹¹²⁷ Este fue el caso del soldado del batallón pie fijo de la plaza cartagenera, Vicente Martínez, que se empleaba como ordenanza de la oficina del correo de Cartagena de Indias para su resguardo y de los cajones que conducían las goletas de la renta y demás embarcaciones que transportaban el correo. En su recibo de salario aparece en el dispositivo “y para q[u]e conste y p[o]r no saber firmar lo haze p[o]r mi el cadete D[on] Man[ue]l Estevan Lanau [...]” y en la suscripción “A rruego de Viz[en]te Martínez” y suscripción de Manuel Estevan Lanau. *Ibidem*.

Cabe subrayar que en estos documentos aparecen varias mujeres, a las que el administrador de correos de Cartagena de Indias les abonaba el alquiler de la casa, donde se encontraba establecida la administración, y a través de cuyos recibos podemos comprobar su nivel de alfabetización¹¹²⁸.

Para concluir, podemos observar cómo la trayectoria de los modelos de escritura de redacción de los documentos representa las peculiaridades de los tipos gráficos de la administración indiana en el siglo XVIII, donde había una competencia y combinación de modelos caligráficos adaptados a las circunstancias de la praxis del acto de escribir.

¹¹²⁸ Destacamos a Margarita de Bobadilla quien no sabía escribir, como lo manifiesta el hecho de que el recibo por el alquiler de la casa en cuyo dispositivo señala que: “por no saber firmar lo hizo a mi ruego Don Antonio Marín”, y en la suscripción “Al ruego de la dicha. Antonio Pablo Marín (rúbrica). Mientras que otra mujer, María Andrea Navarro, sí que sabía escribir, tal y como queda reflejado en el recibo de alquiler de la casa donde aparece en la suscripción “Por mi marido don Antonio Paniza. Doña María Andrea Navarro (rúbrica). *Ibidem*.”

6.3. TRADICIÓN DOCUMENTAL

La *Comission Internationale de Diplomatique* denomina a la tradición documental como “la chaîne des états d'un document, entre le texte tel qu'il a été voulu par son auteur et mis par écrit pour la première fois d'une façon définitive, et celui qui nous est parvenu”¹¹²⁹. En definitiva, la tradición documental se refiere a los diversos grados de ingenuidad de los documentos. Esto es, la relación entre el documento original, tal y como fue emitido, y el estado en el que ha llegado hasta nosotros¹¹³⁰. En este aspecto, como señala Vicenta Cortés, la forma, los diversos grados, pueden hacer desaparecer algunos caracteres externos, como el soporte, la letra, el formato, las características dialectales y gráficas del autor¹¹³¹.

El estudio de la tradición documental es fundamental no sólo para el diplomata sino también para el historiador, el jurista o el filólogo, entre otros. debido a que no se pueden obtener las mismas conclusiones de un documento original, de una minuta o de una copia¹¹³². Razón por la cual el investigador debería conocer el grado de ingenuidad de las fuentes que utiliza, ya que comprender el estado de transmisión del documento es esencial para realizar una crítica de su contenido¹¹³³.

Varios autores han centrado sus discusiones en los distintos estadios de la tradición documental. Por una parte, investigadores como Alain de Bouard reducen a dos los polos extremos la tradición documental: originales y copias; y, en torno a ellos, una gama de estadios intermedios, unos más cercanos al original, y otros más cercanos a las copias que comportan otros modos de transmisión¹¹³⁴. Por otra parte, otros investigadores como Alessandro Pratesi, teniendo en cuenta tales estadios intermedios, distingue entre minuta, original y copia¹¹³⁵.

¹¹²⁹ CÁRCEL ORTÍ, María Milagros. *Vocabulaire international de la diplomatique*. Valencia: Col·lecció Oberta, 1997, p. 27.

¹¹³⁰ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. “La tradición documental en la Cancillería de Alfonso X”, *Historia, Instituciones, Documentos*, nº 19, 1992, p. 254.

¹¹³¹ CORTÉS ALONSO, Vicenta. *La escritura y lo escrito. Paleografía y diplomática de España y América en los siglos XVI y XVII*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p. 51.

¹¹³² REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 19.

¹¹³³ FLORIANO CUMBREÑO, Antonio. *Curso general de Paleografía y Diplomática española*. Oviedo: Universidad de Oviedo, 1946, p. 266.

¹¹³⁴ BOUARD, Alain de. *Manuel de Diplomatie française et pontificale*. París: A. Picard, 1952, p. 162.

¹¹³⁵ PRATESI, Alessandro. *Genesi e forme del documento medievale*. Roma: Jouvence, 1999, pp. 95-98.

En esta investigación, aplicamos esta doctrina general con relación a la tradición documental de las fuentes de la administración de correos de Cartagena de Indias, que se nos han transmitido en las tres formas que señala Alessandro Pratesi, es decir, minutas, originales y copias.

En este sentido, cabe indicar que en la sección de correos del Archivo General de Indias hallamos, por un lado, un gran número de minutas y copias de los documentos enviados desde la Dirección General de la Renta de Correos de Madrid a la oficina postal de Cartagena de Indias; y, por otro, de originales y copias de los documentos remitidos desde Cartagena de Indias a la Península.

En sentido contrario, esto es, en los repositorios documentales de la ciudad cartagenera deberíamos encontrarnos con los originales y las copias recibidas de la Península, y las minutas y las copias enviadas a la misma. Sin embargo, en el Archivo Histórico de Cartagena de Indias no existe documentación anterior al siglo XIX debido a las destrucciones y pérdidas de documentación que se han producido en dicho archivo a lo largo de los siglos. Tan sólo hallamos documentación relativa a la estafeta de Cartagena de Indias en el siglo XVIII en el Archivo General de la Nación de Colombia, principalmente originales y copias de los dependientes postales, del gobernador y los oficiales reales de Cartagena de Indias, y del virrey de Nueva Granada, así como de otros personajes de la sociedad cartagenera.

6.3.1. MINUTAS

La minuta según el *Diccionario de la lengua castellana* de la Real Academia, “el extracto o borrador que se hace de algún contrato, u otra cosa, anotando las cláusulas, o partes esenciales, para copiarle después y extenderle, con todas las formalidades necesarias a su perfección”¹¹³⁶.

¹¹³⁶ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Ibarra, 1803, p. 560.

El documento primitivo es el original, que goza de la perfección diplomática, pero previamente a su expedición son necesarios algunos escritos preparatorios, es aquí donde encuadramos a las minutas¹¹³⁷.

Las minutas forman parte de la *conscriptio* documental al referirse a la fase previa de confección del mismo, es decir, un borrador, en el que se redactan unas notas que toman como punto de partida la materia del asunto a tratar en el documento. Sirven, pues, de base al original.

Las minutas carecen de valor jurídico, pero sí tienen valor histórico, puesto que no todas acabaron por materializarse en originales, pero pueden contener información de gran interés para la investigación.

En el corpus documental de la administración de correos de Cartagena de Indias se ubican un gran número de minutas que corresponden, principalmente, a los escritos preparatorios de las cartas emitidas por los Directores Generales, a partir de las cuales confeccionaban las cartas originales, que enviaban a la oficina postal cartagenera y sus subalternas.

En las minutas de la administración de correos de Cartagena de Indias se localizan distintas etapas en su grado de desarrollo de las formas internas. Eso sí, caracterizándose todas por carecer de cualquier signo de validación, rasgo peculiar de las minutas.

Generalmente las minutas se caracterizan por su escaso respeto a las formas internas del documento, puesto que tan sólo se trataba de un boceto o esbozo del mismo. Razón por la cual, en tales minutas solían aparecer numerosas tachaduras, como se refleja en la carta de los Directores Generales dirigida a Manuel de Valbuena fechada el 23 de julio de 1766 (imagen nº 63).

¹¹³⁷ REINALDOS MIÑARRO, Diego Antonio. *Corpus documental para el análisis del asiento de Castilla en la zona oriental del Reino de Granada (1433-1568)*. Tesis. Murcia: Universidad de Murcia. Departamento de Prehistoria, Arqueología, Historia Antigua e Historia Medieval, 2016, p. 200.

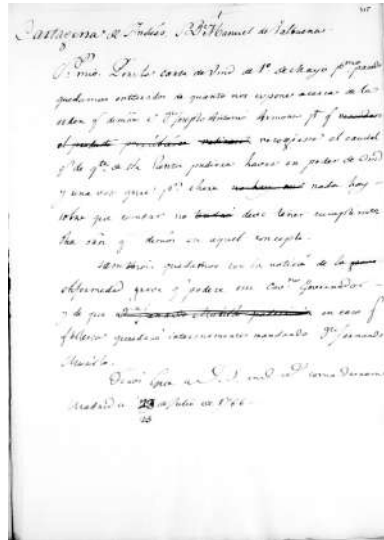


Imagen nº 63. Minuta de la carta de los Directores Generales de la Renta de Correos dirigida al administrador de correos de Cartagena de Indias. Madrid, 23 de julio de 1766. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

En muchas otras cartas emergen textos sobre las tachaduras, como se ilustra en la carta de los Directores Generales a José Flores Longoria de 23 de mayo de 1770 (imagen nº 64), o también en los márgenes, como se evidencia en la carta de los Directores Generales al mismo Longoria datada el 26 de agosto de 1772 (imagen nº 65). En ambos casos se debía a correcciones realizadas sobre el borrador del documento.

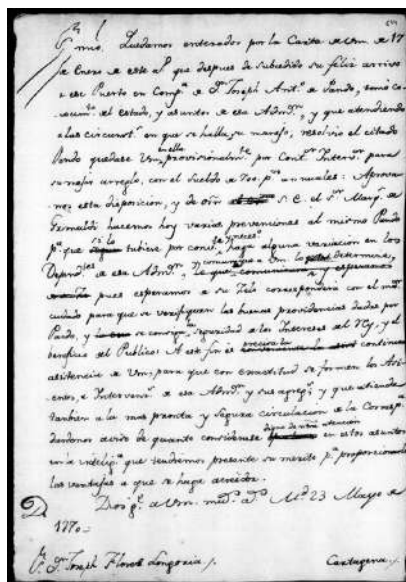


Imagen nº 64. Minuta de la carta de los Directores Generales de la Renta de Correos dirigida al administrador de correos de Cartagena de Indias. Madrid, 23 de mayo de 1770. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

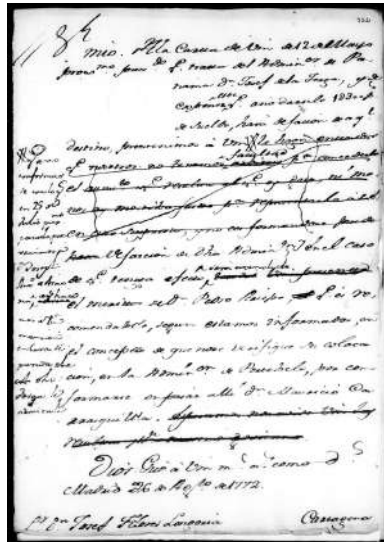


Imagen nº 65. Minuta de la carta de los Directores Generales de la Renta de Correos dirigida al administrador de correos de Cartagena de Indias. Madrid, 26 de agosto de 1772. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

También se ubican minutas sin tachaduras, y con cierta calidad en sus formas gráficas y en su estructura documental, como se refleja en la carta de los Directores Generales a Roque de Aguión y Andrade de 23 de enero de 1765 (imagen nº 66).



Imagen nº 66. Minuta de la carta de los Directores Generales de la Renta de Correos dirigida al administrador de correos de Cartagena de Indias. Madrid, 23 de enero de 1765. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

Asimismo, descubrimos minutas con una gran perfección en sus formas de redacción y en su composición, que cuentan incluso con la fórmula de sometimiento y acatamiento, pero con tachaduras y correcciones sobre ellas y en el margen de la carta. Por tales características, parece que nos encontramos frente a la última versión del documento que fue corregido in situ. Buen ejemplo son dos minutas de los Directores Generales: una dirigida a Manuel de Valbuena del 2 de junio de 1767 (imagen nº 67), y otra encaminada a Antonio Calderón de 23 de abril de 1768 (imagen nº 68).

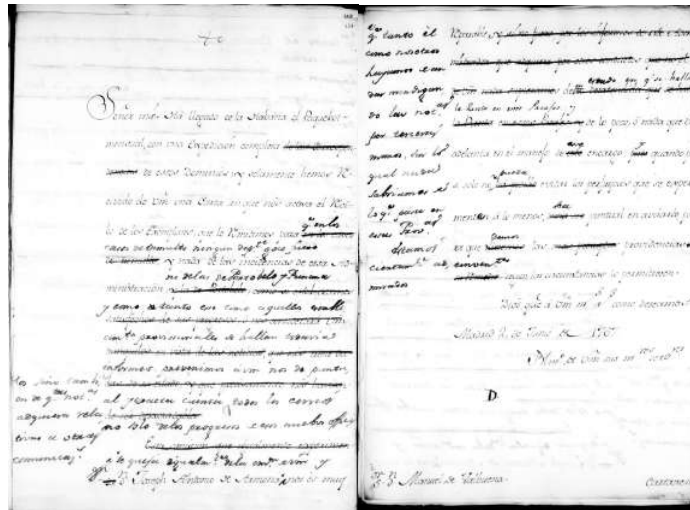


Imagen nº 67. Minuta de la carta de los Directores Generales de la Renta de Correos dirigida al administrador de correos de Cartagena de Indias. Madrid, 2 de junio de 1767. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69

A.

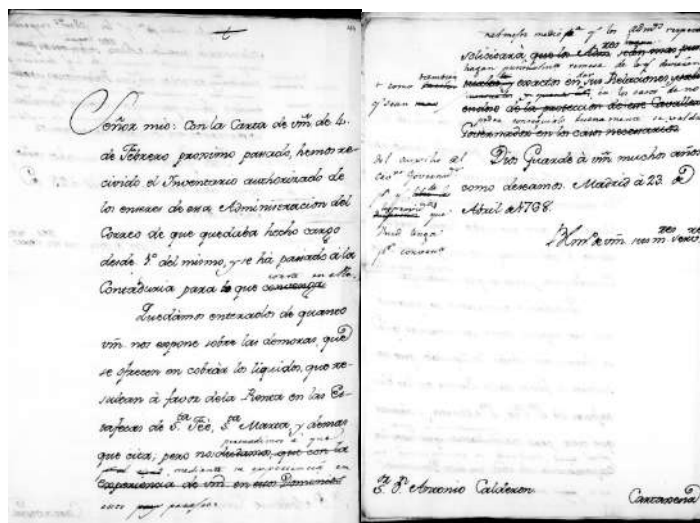


Imagen nº 68. Minuta de la carta de los Directores Generales de la Renta de Correos al administrador de correos de Cartagena de Indias. Madrid, 23 de abril de 1768. Fuente: A.G.I., *Correos*,

69 A.

Las formas externas de las minutas tampoco eran demasiado consideradas toda vez que podían adoptar diferentes tamaños. Nos encontramos con minutas tamaño A-4, que eran la mayoría; en cuartilla; o en tiras de papel más reducidas, en las que su estructura se reduce a: la invocación simbólica, dirección y expositivo (imagen nº 69).

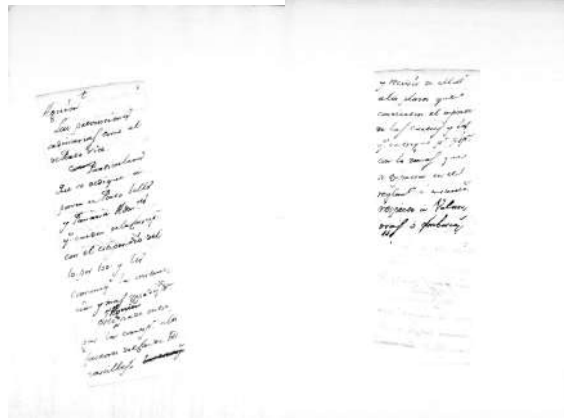


Imagen nº 69. Minuta en tiras. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

Además, no sólo hallamos minutas de cartas en la documentación de la administración de correos de Cartagena de Indias, sino que también las localizamos en documentos emitidos por la Dirección General, como la minuta de la circular de 25 de julio de 1772 sobre expedición de títulos pertenecientes a los administradores y oficiales de las administraciones de correos en Indias (imagen nº 70).

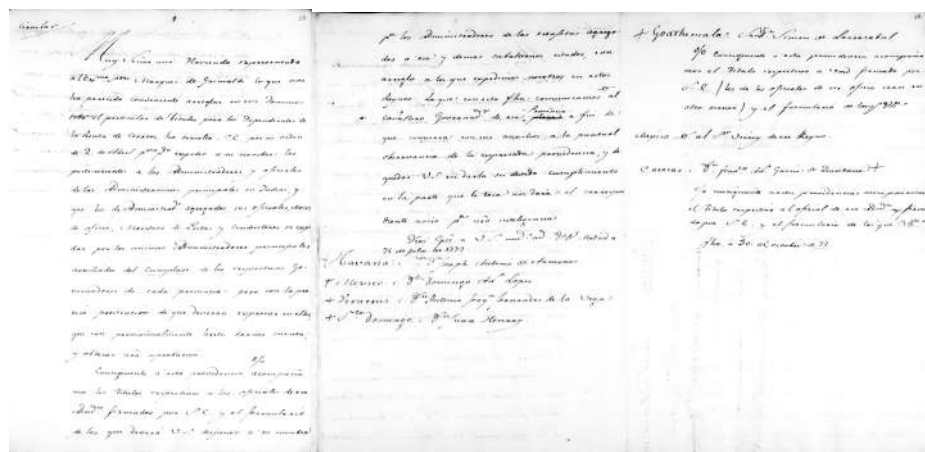


Imagen nº 70. Minuta de circular de los Directores Generales de la Renta de Correos. Madrid, 25 de julio de 1772. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

Todas estas minutas localizadas en el corpus documental de la administración de correos de Cartagena de Indias nos muestran que era usual elaborar borradores de la documentación, especialmente de las cartas, para que, tras una revisión y corrección de las minutas, se pasaran a limpio y, por tanto, se confeccionaran los originales.

6.3.2. ORIGINALES

El original es calificado, según la *Comission Internationale de Diplomatie*, “le document primitif où est consignée pour la première fois sous sa forme définitive la volonté de l'auteur de l'acte et qui est destiné à faire foi. C'est donc l'acte parfait qui est, soit revêtu des marques de validation, soit dressé dans des conditions d'authenticité qui lui permettent de faire foi par lui-même”¹¹³⁸. Esta definición coincide con la del *Diccionario de la lengua castellana* de la Real Academia que denominaba al original como a la primera escritura, composición o invención, que se hace o forma para que de ellas se saquen copias o modelos que se quisiere¹¹³⁹.

Siguiendo esta línea, muchos autores han coincidido en estas definiciones, y se han referido al original como el documento realizado por la voluntad directa de su autor y conservado en la materia y forma en que fue emitido, esto es, en su condición primigenia o modélica, perfecta o acabada, en cuanto a sus caracteres internos y externos, y sus marcas de validación¹¹⁴⁰. Estas características propias del original no se dan ni en la minuta ni en la copia ni en los otros estadios de la tradición documental.

La documentación original garantiza la autenticidad jurídica pero no la veracidad histórica de su contenido porque puede contener información falsa ya fuera por defecto de información o por equivocación en su redacción. José Joaquín Real Díaz indica que la originalidad lleva implícita la autenticidad diplomática, esto es, que la garantía de que el documento está confeccionado en la fecha que señala y ha sido validado por la persona

¹¹³⁸ CÁRCEL ORTÍ, María Milagros. *Vocabulaire international de la diplomatie*. Valencia: Col·lecció Oberta, 1997, p. 30.

¹¹³⁹ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Ibarra, 1803, p. 604.

¹¹⁴⁰ PAOLI, Cesare. *Diplomatica*. Florencia: Sansoni, 1942, p. 265; FLORIANO CUMBREÑO, Antonio. *Curso general de Paleografía y Diplomática española*. Oviedo: Universidad de Oviedo, 1946, p. 230; ROMERO TALLAFIGO, Manuel. “La Tradición Documental. Originales y Copias”, en *Archivística: estudios básicos*. Sevilla: Diputación de Sevilla, 1983, p. 69.

que la intitula y suscribe, y la autenticidad jurídica, es decir, que “el hecho jurídico del que la materialidad del documento no es más que el vehículo, responde a la intención de su autor”¹¹⁴¹.

En la documentación analizada de la oficina postal de Cartagena de Indias hemos encontrado una gran cantidad de originales, que corresponden, generalmente, a la documentación emanada de la estafeta cartagenera y encaminada a la Dirección General de la renta de correos (imágenes nº 71 y nº 72).

Estos originales presentan todas las formalidades particulares de la documentación original que le vienen dadas por la legislación o la costumbre, estas son, entre otras, las condiciones modélicas y perfectas, y los elementos de validación. Además, muestran un aspecto formal muy cuidado y acabado, sin tachaduras que las invalidarían, salvo en los casos en los que se llevara a cabo la salva de errores por parte del autor material del documento.



Imagen nº 71. Carta original del administrador de correos de Cartagena de Indias, José Flores Longoria, a los Directores Generales de la Renta de Correos. Cartagena de Indias, 14 de noviembre de 1777. Fuente: A.G.I., *Correos*, 70 A.

¹¹⁴¹ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 21.

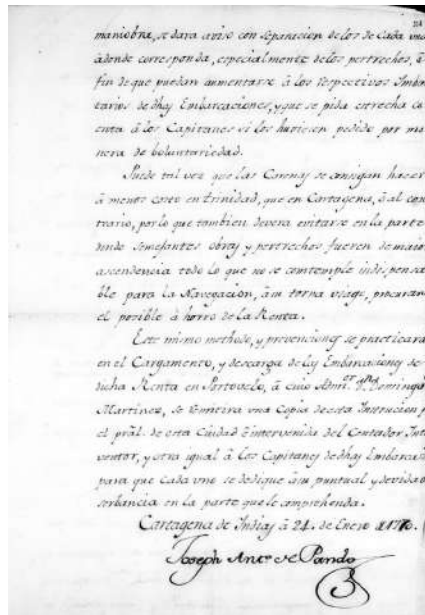


Imagen nº 72. Ynstrucciones o apuntes particulares del método que se deve observar en el cargamento, y descarga de embarcaciones de la Renta de Correos, destinadas a la conducción de la correspondencia desde el puerto de la Trinidad de Cuba a este de Cartagena y Portovelo. Cartagena de Indias, 24 de enero de 1770. Fuente: A.G.I., Correos, 69 B.

Los originales pueden ser autógrafos, es decir, redactados por el autor de la *actio* documental, o heterógrafos, si están escritos por otra persona, ya sea un escribano o amanuense y suscritos por el autor de la acción¹¹⁴².

6.3.2.1. ORIGINAL AUTÓGRAFO

El original autógrafo se trata de “qualquier original o escrito de la mano del mismo autor”¹¹⁴³, es decir, es aquel que está confeccionado por el mismo autor que lo valida.

En las fuentes documentales de la administración de correos de Cartagena de Indias encontramos algunos documentos autógrafos, especialmente entre los que fueron emitidos desde dicho organismo postal. En este caso localizamos una serie de originales

¹¹⁴² CORTÉS ALONSO, Vicenta. *La escritura y lo escrito. Paleografía y diplomática de España y América en los siglos XVI y XVII*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p. 51.

¹¹⁴³ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Ibarra, 1803, p. 107.

autógrafos que corresponden al administrador de correos José Flores Longoria en su carta de 27 de enero de 1775 (imagen n° 73); y por otra al oficial 2º, José de la Terga, mediante la carta de 22 de abril de 1767 (imagen n° 74). Estos aspectos los podemos constatar a partir del análisis paleográfico de la documentación.

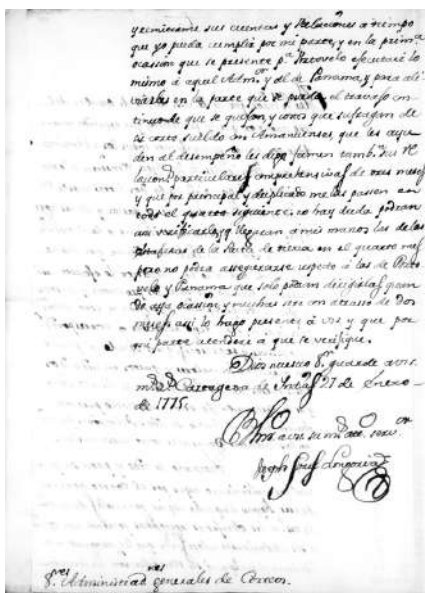


Imagen n° 73. Carta original autógrafa del administrador de correos de Cartagena de Indias, José Flores Longoria, a los Directores Generales. Cartagena de Indias, 27 de enero de 1775. Fuente: A.G.I., *Correos*, 70 A.



Imagen n° 74. Carta original autógrafa del oficial 2º, José de la Terga, a los Directores Generales. Cartagena de Indias, 22 de abril de 1767. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

6.3.2.2. ORIGINAL HETERÓGRAFO

El original heterógrafo es aquel en el que “su formación material se debe a una segunda persona (secretario, escribano, amanuense) que en definitiva obra de acuerdo con el pensamiento y voluntad del autor de la *actio* jurídica”¹¹⁴⁴.

La mayor parte de la documentación original manejada se nos muestra como originales heterógrafos. Son documentos que fueron expedidos por la administración de correos de Cartagena de Indias y que fueron confeccionados por los escribientes, que eran generalmente los oficiales de la estafeta. Esta situación se debía a la gran producción documental de la oficina de correos, que debía ser eficaz y expeditiva, y para ello requería que cada empleado postal ejerciera su función correspondiente. Una de las principales misiones de los oficiales era la preparación y confección de la correspondencia, de acuerdo con la voluntad del administrador que validaba la mayoría de la documentación.

Un ejemplo de original heterógrafo lo encontramos en la carta del administrador José Flores Longoria a los Directores Generales de 25 de febrero de 1771, cuyo cuerpo del texto fue confeccionado por el oficial mayor interventor, Tomás Alonso Carriazo, y el administrador se delimitó a poner la fórmula de sometimiento y acatamiento, y la suscripción con su firma y rúbrica (imagen n° 75).

¹¹⁴⁴ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 20.

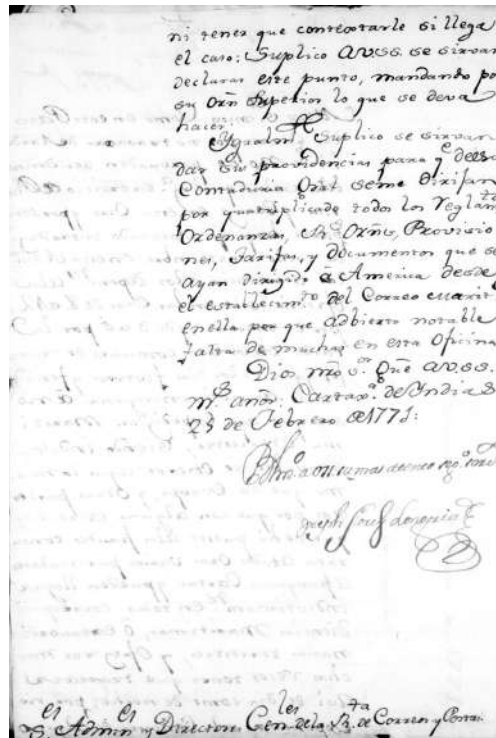


Imagen nº 75. Carta original heterógrafa del administrador de correos de Cartagena de Indias, José Flores Longoria, a los Directores Generales. Cartagena de Indias, 25 de febrero de 1771.

Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

6.3.2.3. ORIGINALES MÚLTIPLES

Los originales no sólo pueden ser únicos, sino que se pueden encontrar varios ejemplares de un mismo documento original, lo que calificamos como original múltiple. En este caso, solía ocurrir que se redactaba más de un ejemplar para la salvaguarda o garantía de las partes comparecientes o para conocimiento de las respectivas obligaciones¹¹⁴⁵.

La *Comission Internationale de Diplomatie* denomina a los originales múltiples, como “des exemplaires d'un même acte dressés simultanément, ou bien pour être remis aux diverses parties intéressées, ou bien pour en assurer la conservation. La multiplication des exemplaires peut aussi être faite par un service d'écriture, afin de les transmettre par

¹¹⁴⁵ BOUARD, Alain de. *Manuel de Diplomatie française et pontificale*. París: A. Picard, 1952, p. 162.

des voies différentes au destinataire dès lors qu'il y a danger qu'un exemplaire unique puisse se perdre ou bien, en cas de guerre, qu'il vienne à être intercepté”¹¹⁴⁶.

Antonio J. López Gutiérrez nos explica que, para detectar el carácter de original múltiple, los que lo son han de ser expedidos con el mismo tenor documental y con los mismos signos de validación, y que, aunque se confeccionaron en tiempos distintos o pueda diferir en algún detalle, tienen la misma definición jurídica que comporta el concepto de original¹¹⁴⁷.

El investigador José Joaquín Real Díaz señala que una de las peculiaridades de la documentación indiana, especialmente la emanada de las autoridades, es la enorme abundancia de originales múltiples. Incluso asegura que casi todas las disposiciones emanaron de su respectivo organismo con la característica de múltiples¹¹⁴⁸.

En el corpus documental de la administración de correos de Cartagena de Indias distinguimos dos grupos de originales múltiples, que están en línea con los planteados por José Joaquín Real Díaz¹¹⁴⁹.

Por una parte, localizamos disposiciones generales o circulares de organismos gubernamentales, sobre todo del Superintendente General de la Renta de Correos y Postas y de la Dirección General de Correos, que emitían órdenes generales relativas al giro postal que debían cumplirse en las correspondientes jurisdicciones. De ahí que encontremos distintos ejemplares de la misma normativa que se enviaban a diferentes destinatarios, ya fueran virreyes o gobernadores indianos o administradores y dependientes de las oficinas de correos hispanoamericanas. Todos estos ejemplares de los documentos dispositivos emanados del mismo autor del negocio jurídico se redactaban con idéntico formulario y se validaban con procedimientos semejantes, con el objetivo de conseguir una acción jurídica simultánea. En torno a ellos, se adoptaban dos modelos:

- Los originales en los que se hacía constar todas las autoridades, instituciones o particulares a quienes iba dirigida la disposición, como se refleja en las reglamentaciones expedidas por el Superintendente o los Directores

¹¹⁴⁶ CÁRCEL ORTÍ, María Milagros. *Vocabulaire international de la diplomatie*. Valencia: Col·lecció Oberta, 1997, p. 30.

¹¹⁴⁷ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. “La tradición documental en la Cancillería de Alfonso X”, *Historia, Instituciones, Documentos*, nº 19, 1992, p. 257.

¹¹⁴⁸ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 23.

¹¹⁴⁹ *Ibidem*, pp. 23-28.

Generales dirigidas a los virreyes, capitanes generales y gobernadores en América¹¹⁵⁰.

- Los originales en los que se individualiza el organismo, cargo o particular a quien iba encaminado el documento. Estas disposiciones eran más abundantes que las anteriores pues hallamos numerosas normativas en cuyos ejemplares se especificaba la dirección concreta y diferente. Es el caso, por ejemplo, de las órdenes expedidas por el Marqués de Grimaldi que comunicaba el establecimiento del correo marítimo a las distintas autoridades indianas, por ejemplo, al Marqués de Sobremonte, gobernador de Cartagena de Indias, el 27 de septiembre de 1764¹¹⁵¹.

Por otra parte, se sitúan los originales de cartas con el mismo asunto que, en numerosas ocasiones, van especificadas como duplicados, triplicados o, incluso, cuadruplicados y quintuplicado, estas últimas en caso de circunstancias bélicas que incrementaran el riesgo de pérdida de la correspondencia. La duplicidad de la correspondencia se debía a que diferentes ejemplares del mismo documento se enviaban desde la Península a América, y viceversa, por distintas vías, en fechas diferentes o distintos destinatarios, con la finalidad de que llegase a su destinatario. Lo que demuestra la importancia que alcanzaban los envíos postales y el deseo de distribuirla con la mejor organización posible para su correcta recepción.

Estas circunstancias estaban reglamentadas por la legislación, como recoge la *Recopilación de las leyes de los Reynos de Indias*, al disponer que:

“todas las Provisiones, Cédulas, cartas y otros despachos nuestros, que de oficio se libraren y despacharen en el Consejo de Indias, y se huvieren de enviar a ellas, se envíen duplicados en diversos navíos, encaminándolos por donde más convenga, con buen recaudo de cubiertas”¹¹⁵².

Normativa que se hizo extensiva en el siglo XVIII, concretamente en 1739, a toda la documentación emanada en las Secretarías de despacho: “Todos los despachos, así de

¹¹⁵⁰ A.G.I., *Correos*, 484 A.

¹¹⁵¹ *Ibidem*.

¹¹⁵² *Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias*. Libro III, título XVI, ley XXXVI, “Que todos los despachos para las Indias se envíen duplicados”. Madrid, 1681.

oficio, como de parte, se harán con triplicados”¹¹⁵³. Incluso en 1772 el monarca autorizó a las diferentes autoridades indianas a validar los duplicados con sólo su rúbrica:

“Para que las órdenes que se comunican a América por duplicado y sólo sirven en los casos de no haberse recibido los principales no atrasen el curso de otras igualmente convenientes a el Real servicio: quiere el Rey que, rubricados por mi los duplicados como lo está el adjunto de 19 de diciembre último, tengan el debido cumplimiento como si fuesen principales por falta de éstos, sin que sea obstáculo el no llevar mi firma según hasta ahora se ha practicado; cuya real resolución hará V. S. entender a la Audiencia, Gobernadores, oficinas de real Hacienda, y demás personas del distrito de ese Reino a quienes corresponda para su observancia en la parte que les toque”¹¹⁵⁴.

Por todo ello, en la documentación de la oficina postal cartagenera es muy frecuente encontrarnos con varios ejemplares de la misma carta que llevan un signo distintivo, la palabra principal y, sobre todo, la de duplicado, desarrollada, o abreviada a modo de sigla, esto es, la “P” o la “D”; o, más comúnmente, con la abreviatura “Duppdo”, tal y como se ilustra en la carta de José Antonio de Pando a los Directores Generales de 4 de enero de 1770 (imagen nº 76).

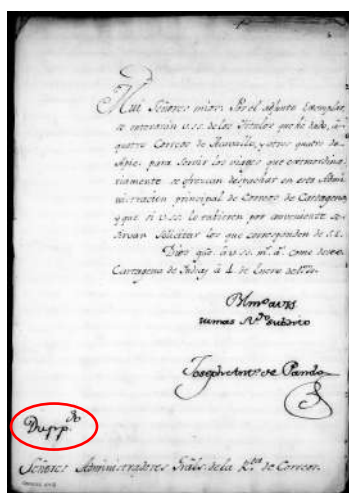


Imagen nº 76. Carta original múltiple de José Antonio de Pando a los Directores Generales. Cartagena de Indias, 4 de enero de 1770. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹¹⁵³ A.G.I., *Indiferente General*, 265.

¹¹⁵⁴ A.G.I., *Guatemala*, 450.

6.3.3. COPIAS

La copia es, según el *Diccionario de la lengua castellana*, un “traslado sacado a la letra de cualquier escrito”¹¹⁵⁵. Definición que fue corroborada por la *Comission Internationale de Diplomatique* que la califica como “une transcription littérale d'un texte antérieur”¹¹⁵⁶. En este sentido, la mayoría de los investigadores coinciden en que las copias pretenden presentar un hecho tal y como resulta de otro documento¹¹⁵⁷, y, por tanto, como afirma José Joaquín Real Díaz, “su razón de ser es reproducir el tenor de un documento anterior, es decir, ser prueba de la existencia de un hecho jurídico que en su momento adoptó estado documental”¹¹⁵⁸.

Antonio J. López Gutiérrez señala que la copia es el polo opuesto al original, pues no tienen el carácter de documento primigenio, ni suelen ser confeccionadas por la voluntad de su autor, ni suelen reproducir la forma externa del original, sino que reproducen su forma interna, aunque, a veces, pueda diferir en pequeños matices¹¹⁵⁹.

En la Edad Moderna, como afirma Pedro Lorenzo Cadarso, las copias:

“se convirtieron en una necesidad inexcusable dado el enorme volumen de documentos que transitaban por cualquier oficina y mesa de trabajo [...] tenían pues una primera finalidad vinculada a la agilidad administrativa, pero también a la prudencia política: aseguraban que todos los intervinientes en el expediente interpretaban el documento exactamente de la misma manera”¹¹⁶⁰.

¹¹⁵⁵ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Ibarra, 1803, p. 604.

¹¹⁵⁶ CÁRCEL ORTÍ, María Milagros. *Vocabulaire international de la diplomatique*. Valencia: Col·lecció Oberta, 1997, p. 32.

¹¹⁵⁷ FLORIANO CUMBREÑO, Antonio. *Curso general de Paleografía y Diplomática española*. Oviedo: Universidad de Oviedo, 1946, p. 231; BOUARD, Alain de. *Manuel de Diplomatique française et pontificale*. París: A. Picard, 1952, p. 167; LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. *Documentación del señorío de Cogolludo en el Archivo Ducal de Medinaceli de Sevilla (1176-1530)*. Zaragoza: Ibercaja, 1989, p. 79.

¹¹⁵⁸ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 29.

¹¹⁵⁹ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. “La tradición documental en la Cancillería de Alfonso X”, *Historia, Instituciones, Documentos*, nº 19, 1992, p. 260.

¹¹⁶⁰ LORENZO CADARSO, Pedro. *Estudio diplomático de la evolución del expediente administrativo en la Edad Moderna: el ejemplo del nombramiento de corregidores de Badajoz*. Cáceres: Universidad de Extremadura, Servicio de Publicaciones, 2009, p. 147.

El acusado carácter burocrático de la monarquía borbónica aumentó de manera considerable la confección de copias. Hecho éste que se constata en la oficina postal cartagenera en la que localizamos un gran número de copias de documentos.

El sentido de la copia es reproducir el original y, según la mayor o menor cercanía del mismo, se puede diferenciar entre distintos tipos de copias. En el corpus documental de la administración de correos de Cartagena de Indias distinguimos entre copias certificadas realizadas por la autoridad competente que le confiere un valor legal; copias de insertos o copias realizadas dentro del tenor de la propia carta que en algunas ocasiones se ceñía únicamente a un resumen del mismo¹¹⁶¹; y copias simples o libres focalizadas en el contenido del documento y no se preocupaban por los demás caracteres, sin ánimo de uso legal.

6.3.3.1. COPIAS CERTIFICADAS

La copia certificada es aquella que “établie dans une certaine forme, comporte des éléments de validation destinés à lui donner pleine foi. Cette marque d'authenticité juridique ne préjuge nullement de la sincérité de la pièce copiée”¹¹⁶². En definitiva, se trata del documento que ha obtenido autenticación y garantías de transmisión a través de la fe administrativa de los funcionarios de la administración o bien de la fe pública de un notario o escribano público y, como tal, fue utilizada para fines internos en la propia administración¹¹⁶³.

¹¹⁶¹ CORTÉS ALONSO, Vicenta. *La escritura y lo escrito. Paleografía y diplomática de España y América en los siglos XVI y XVII*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, pp. 51-52.

¹¹⁶² CÁRCEL ORTÍ, María Milagros. *Vocabulaire international de la diplomatie*. Valencia: Col·lecció Oberta, 1997, p. 32.

¹¹⁶³ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 30.

6.3.3.1.1. POR EL PERSONAL DE LA ADMINISTRACIÓN DE CORREOS

En la documentación de la oficina de correos de Cartagena de Indias localizamos un gran número de copias certificadas confeccionadas por el personal de la administración borbónica que contaba con facultades para ello.

El administrador de correos de Cartagena de Indias contaba con la autoridad necesaria para autenticar documentación. Es por ello, que, encontramos numerosos documentos legalizados por él. Una parte considerable de estas copias certificadas por el administrador correspondía a los documentos confeccionados por autoridades indianas, como virreyes, gobernadores o comisionados, para el mejor desempeño de la estafeta.

De manera que se localizan copias certificadas de documentos dispositivos como, por ejemplo, el mandamiento expedido por el virrey de Nueva Granada, Pedro Mesía de la Cerda, sobre conducción del correo en el interior neogranadino (imagen n° 77); y, los distintos reglamentos e instrucciones expedidas por el comisionado José Antonio Pando. Todos estos documentos estaban legalizados o certificados por el administrador de correos de Cartagena de Indias, José Flores Longoria, de manera autógrafa, esto es, de su puño y letra, mediante la expresión “es copia de la que queda en esta administración principal de correos de mi cargo”, seguida de la data tópica y cronológica, y la suscripción con su correspondiente rúbrica.

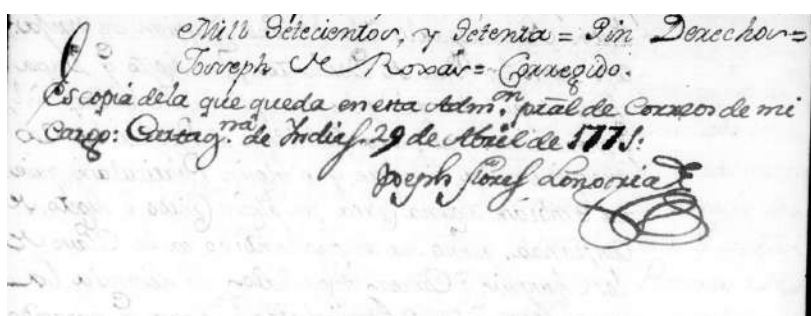


Imagen n° 77. Copia certificada de mandamiento expedido por el virrey de Nueva Granada, Pedro Mesía de la Cerda, sobre conducción del correo en el interior neogranadino. Cartagena de Indias, 29 de abril de 1771. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

Dentro del personal de correos también contaba con esta facultad el contador de la renta. Es el caso de Julián López de Ayllón, encargado de certificar las copias de las normativas más relevantes de la institución postal hispanoamericana con el objetivo de que se enviaran a los distintos organismos de correos para su cumplimiento. Ejemplo de ellos son la *Ordenanza que manda el rey observar a los administradores, interventores, oficiales, carteros, etc.* (imagen nº 78); la *Real Cédula sobre establecimiento de un correo marítimo de España a las Indias Occidentales* (imagen nº 79); y, la *Instrucción particular que S.M. manda observar al administrador del nuevo correo establecido en la ciudad de la Coruña para dirigir y recibir la correspondencia de Indias* (imagen nº 80)¹¹⁶⁴. En todos ellos, López de Ayllón autentificaba con la fórmula “es copia de [...] originales que se hallan en los libros de la Contaduría principal de la Renta de Estafetas, Correos y Postas, que está a mi cargo; de que certifico”, seguida de la data tópica y cronológica, firma y rúbrica.

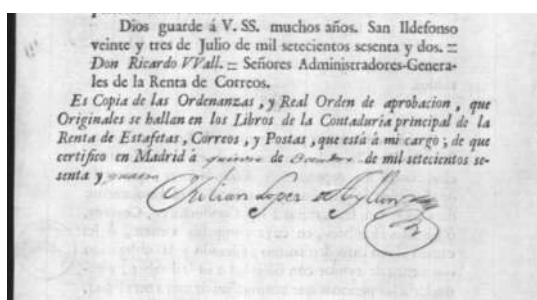
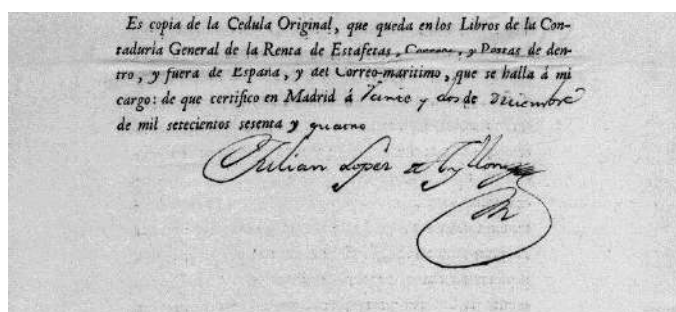


Imagen nº 78. Copia certificada de *Ordenanza que manda el rey observar a los administradores, interventores, oficiales, carteros, mozos de los oficios de Correo Mayor del Reyno, los visitadores y guardas de la renta, maestros postas y postillones, para el buen desempeño de sus encargos*. Madrid, 15 de octubre de 1764. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea*, Tomo 90, Documento 9.



¹¹⁶⁴ Apéndice documento. Documento nº 1.

Imagen nº 79. Copia certificada de *Real Cédula sobre establecimiento de un correo marítimo de España a las Indias Occidentales*. Madrid, 22 de diciembre de 1764. Fuente: A.G.I., *Estado*, 86 A, número 7.

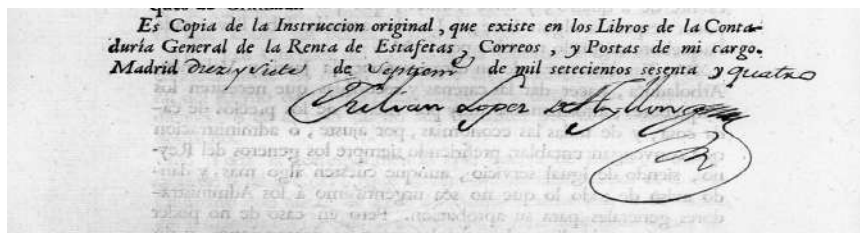


Imagen nº 80. Copia certificada de *Instrucción particular que S.M. manda observar al administrador del nuevo correo establecido en la ciudad de la Coruña para dirigir y recibir la correspondencia de Indias*. Madrid, 17 de septiembre de 1764. Fuente: A.G.I., *Correos*, 484 A.

6.3.3.1.2. DE ESCRIBANOS O NOTARIOS PÚBLICOS

Tanto el escribano como el notario público aparecen como depositarios de la fe pública y, por tanto, están facultados para la confección de copias certificadas. De forma tradicional a estas copias se las ha venido conociendo con el nombre de traslado. El *Diccionario de la lengua castellana* califica al traslado como el “escrito sacado fielmente de otro, que sirve como de original”¹¹⁶⁵. Son las copias validadas con la fe notarial, la cual le hace suplir con toda su fuerza jurídica al original¹¹⁶⁶. Pretenden ser una copia fiel de un documento original, a través de la reproducción de sus caracteres internos, con la garantía del escribano público o notario que garantiza su equivalencia. Por lo tanto, en los traslados, el objetivo de la intervención del fedatario en el documento, mediante la colocación de su firma y rúbrica, es certificar el paralelismo entre la copia y su original¹¹⁶⁷.

En este punto, cabe señalar las puntualizaciones que sobre el traslado realiza el diplomata Cesare Paoli al afirmar que un traslado lo puede ser de un documento falso,

¹¹⁶⁵ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Ibarra, 1803, p. 853.

¹¹⁶⁶ FLORIANO CUMBREÑO, Antonio. *Curso general de Paleografía y Diplomática española*. Oviedo: Universidad de Oviedo, 1946, p. 232.

¹¹⁶⁷ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 32.

sin que el traslado lo sea por sí, lo reconozca o lo reconozca; y, que el traslado puede contener errores en la transcripción notarial¹¹⁶⁸.

En el corpus documental de la administración de correos de Cartagena de Indias se sitúan un número considerable de traslados. Estos traslados, o copias notariales, pertenecen fundamentalmente a los procesos administrativos relacionados con la estafeta cartagenera, especialmente los expedientes. Este hecho surgió de la necesidad que, en determinados momentos de la instrucción de un expediente, se requería de otro tramitado con anterioridad o paralelamente por otra oficina, razón por la cual se recurría a la copia notarial del expediente completo, o de algún documento en particular del mismo, para que sirviera como documentación de prueba para el acto jurídico o administrativo.

En estos traslados, el documento finalizaba con la cláusula notarial, que estaba constituida por la fórmula que legalizaba la copia, con la cláusula de cierre, data tópica y cronológica, signo notarial, y su correspondiente firma y rúbrica.

La mayor parte de los traslados se localizan en los expedientes iniciados mediante documentación de parte ya que, al ser promovidos por un particular, éste presentaba copias notariales de la documentación para que le sirvieran de justificación en su petición. De ahí que encontremos traslados de peticiones, memoriales o cartas, certificadas por escribanos o notarios, con la fórmula siguiente, teniendo en cuenta que se detectan variaciones en cada uno de ellos. Además, en estas copias notariales, era común que dos o tres escribanos públicos autentificaran el nombre y rúbrica del fedatario, esto es, que también ellos se responsabilizasen de la autenticidad de la copia (imagen nº 81).

“Es puntual copia de la carta original que comprehende del excelentísimo señor virrey capitán general del Reyno, que para efecto de su compulsa me manifestó don Josseph Flores Longoria, contador ynterventor de correos, mediante orden de quince del corriente del señor don Josseph Pando, vicitador general de dichos correos, que me demostró, se los debolvi, firma su recivo, y en su poder en lo necesario me remito. Signo y firmo en Cartagena de las Yndias a veinte y nueve días del mes de noviembre de mil setecientos y setenta años. Joseph Flores Longoria (rúbrica). Manuel Joseph Ximenez (rubrica).

¹¹⁶⁸ PAOLI, Cesare. *Diplomatica*. Florencia: Sansoni, 1942, p. 271.

Damos fe: que Manuel Joseph Ximenez, de quien el testimonio de la buelta está signado y firmado, es escribano de Su Magestad de esta ciudad, con actual exercicio en ella. Fecho ut retro. Lucas Joseph Camero (rúbrica). Agustín Joseph Gallardo (rúbrica). Nicolás Ruiz Calahorra (rúbrica)¹¹⁶⁹.

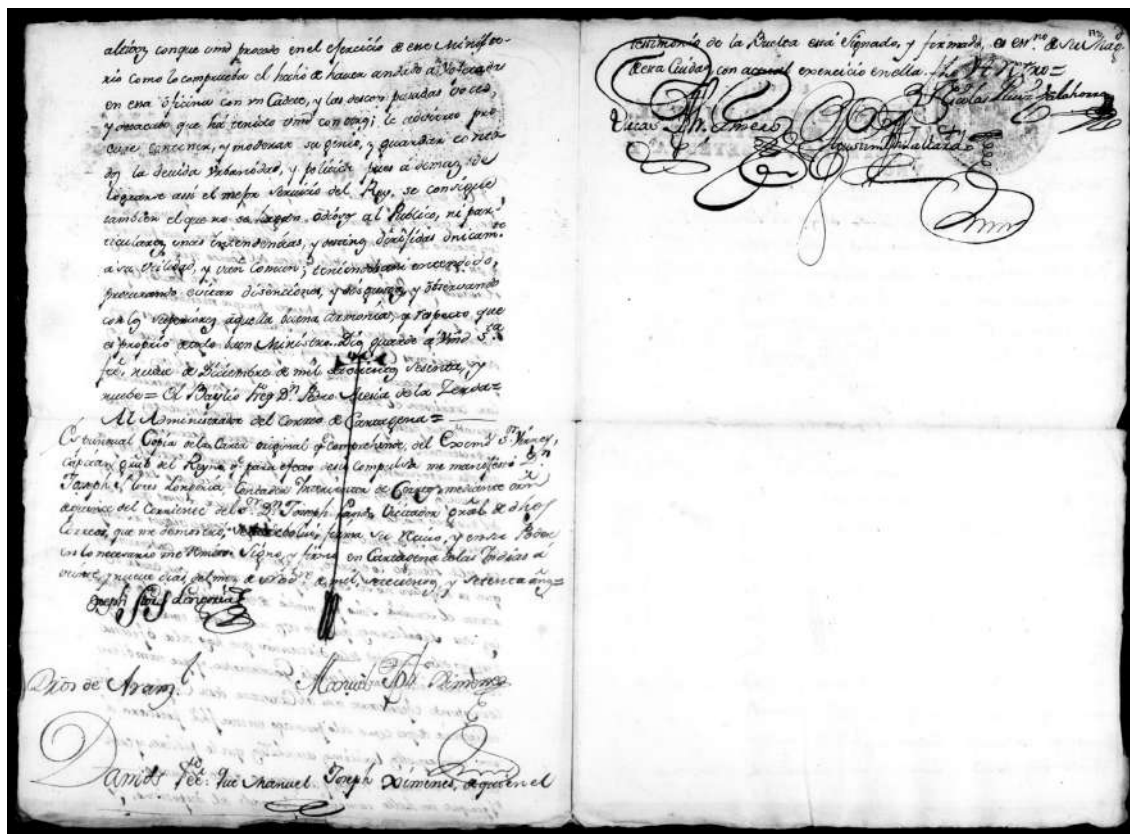


Imagen nº 81. Carta certificada por notario del virrey de Nueva Granada, Pedro Messía de la Cerda, al administrador de correos de Cartagena de Indias. Cartagena de Indias, 29 de noviembre de 1770. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

En los expedientes analizados de la administración de correos de Cartagena de Indias encontramos traslados de testimonios de autos. La necesidad de mantener por parte de las autoridades indianas vínculos con la administración central, les obligaba a dar estrecha cuenta de las disposiciones que se dictaban. De manera que, para justificar en Madrid sus actos, enviaban la documentación de todo lo actuado en el expediente en cuestión. Por lo tanto, estos testimonios de autos son una copia autenticada de una serie de documentos¹¹⁷⁰, como ocurría con otros tipos documentales que contenían los

¹¹⁶⁹ A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹¹⁷⁰ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, pp. 38-39.

expedientes: informes, cartas, testimonios, etc. (imagen nº 82). Los términos que autentificaban estos documentos responden a la siguiente expresión:

“Concuerda con sus originales que han passado ante mi y, por ahora, quedan en el Archivo de mi cargo, con quien se corrigió y conserto este traslado, que está cierto y verdadero a que me remito. Y para dar cuenta por duplicado al excelentísimo señor Marqués de Grimaldi, como está mandado; lo signo y firmo, en estas cinquenta y siete foxas de pago el correspondiente, en Cartagena de Yndias a treinta y uno de mayo de mil setezientos sesenta y cinco años [...]. Matheo Carrasquilla (rúbrica).

Damos fee que don Matheo Carrasquilla, de quien el testimonio antezedente está signado y firmado, es escribano público mayor de gobierno cavildo rexidor minas y visitas, fiel, legal y de toda confianza, y como tal, usa y exerse dichos ofizios, y a ssus semejantes, siempre se les ha dado, y da, entera fee y crédito en ambos juizios, fecho en Cartagena de Yndias, ut supra. Gaspar Rodríguez Vidal (rúbrica). Lucas Joseph Camero (rúbrica). Pedro Guillermo Yanzes y Puente (rúbrica)”¹¹⁷¹.

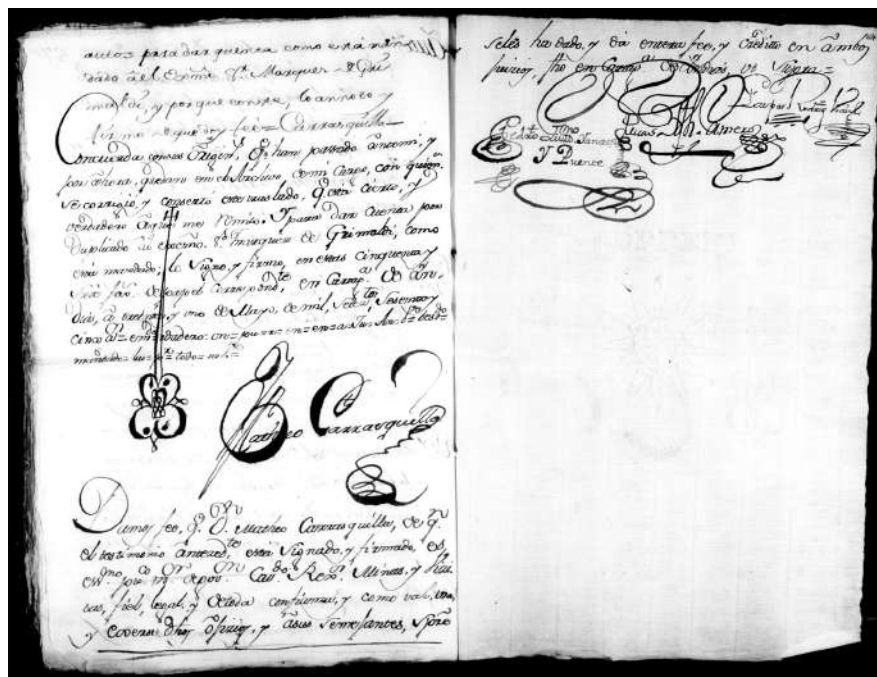


Imagen nº 82. Traslado de testimonios de autos. Cartagena de Indias, 31 de mayo de 1765.

Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

¹¹⁷¹ A.G.I., *Correos*, 69 A.

Por último, cabe señalar que en la suscripción autenticadora suele aparecer algunas veces el grado de ingenuidad del mismo documento, como, por ejemplo, se refleja en los testimonios certificados del expediente de Esteban Pupo, en cuya formulación se autocalifica el documento elaborado: “Concuerda con su original con quien se corrigió este traslado” (imagen nº 83).

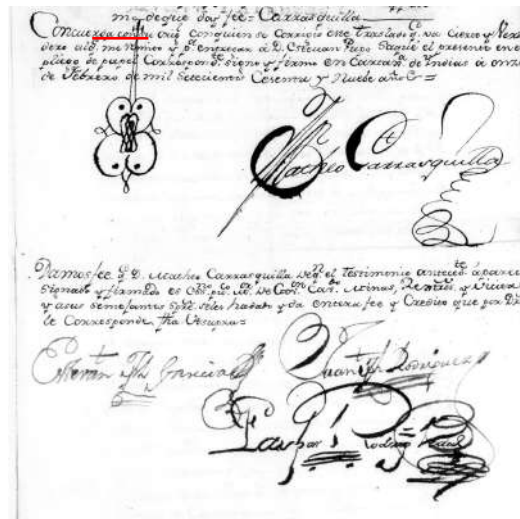


Imagen nº 83. Traslado de testimonios legalizados. Cartagena de Indias, 11 de febrero de 1769.

Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

También contamos con ejemplos de actuaciones de escribanos de cámara, como es el caso de José Payo Sanz que realiza a una copia de la Real Provisión sobre la incorporación de la renta de correos a la Corona con la expresión “corresponde con su original, de que certifico”, y su suscripción (imagen nº 84).

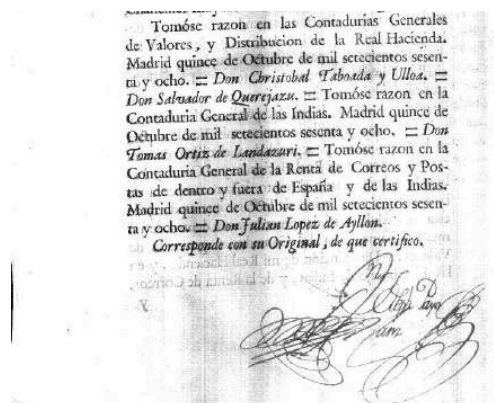


Imagen nº 84. Copia certificada de Real Provisión sobre la incorporación de la renta de correos a la Corona. San Lorenzo, 13 de octubre de 1768. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo

1, Documento 61.

6.3.3.2. COPIAS INSERTAS

Una copia inserta es, según la *Comission Internationale de Diplomatie*, “la transcription d'une acte antérieur, visant à éclairer, à compléter, à donner pleine valeur juridique à l'acte dans lequel il se trouve transcrit”¹¹⁷².

Los insertos, pues, son los documentos que están incluidos en otros documentos, ya sean originales o copias.

José Joaquín Real Díaz expone cuatro razones principales, que conducían a la existencia de los insertos¹¹⁷³:

1. Documentos que se alegaban para justificar un derecho o una acción.
2. Documentos soberanos que se presentaban para su cumplimiento.
3. Documentos que se exhibían para justificar la intervención de un negocio.
4. Documentos que reflejaban autos y diligencias en un proceso administrativo o judicial.

Esta última causa era fundamentalmente la que originaba las copias insertas halladas en la documentación manejada de la oficina postal de Cartagena de Indias. Por consiguiente, la mayoría las encontramos en los expedientes, fundamentalmente en las peticiones, los memoriales, los testimonios legalizados, y, sobre todo, en los testimonios de autos.

Estas copias insertas se solían copiar de forma íntegra y extensa, y la garantía de su autenticidad le viene dada por el hecho de su inclusión en el nuevo documento. En el margen derecho suele aparecer la denominación del documento que se estaba copiando.

A continuación, mostramos ejemplos de insertos: el primero, en el memorial de Mauricio Rivera y Carrasquilla, que incluye certificaciones que corroboraban la relación de méritos y servicios prestados del dicho personaje (imagen nº 85); y, el segundo, en el testimonio de autos sobre el enfrentamiento de Roque de Aguión y Andrade con el oficial de marina, que contiene insertos de varios documentos sobre este proceso administrativo y judicial, tales como cartas, decretos, declaraciones de los implicados y los testigos,

¹¹⁷² CÁRCEL ORTÍ, María Milagros. *Vocabulaire international de la diplomatie*. Valencia: Col·lecció Oberta, 1997, p. 34.

¹¹⁷³ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 72.

autos, certificaciones, notificaciones, peticiones y alegaciones del interesado, informes, y, la sentencia (imagen nº 86).

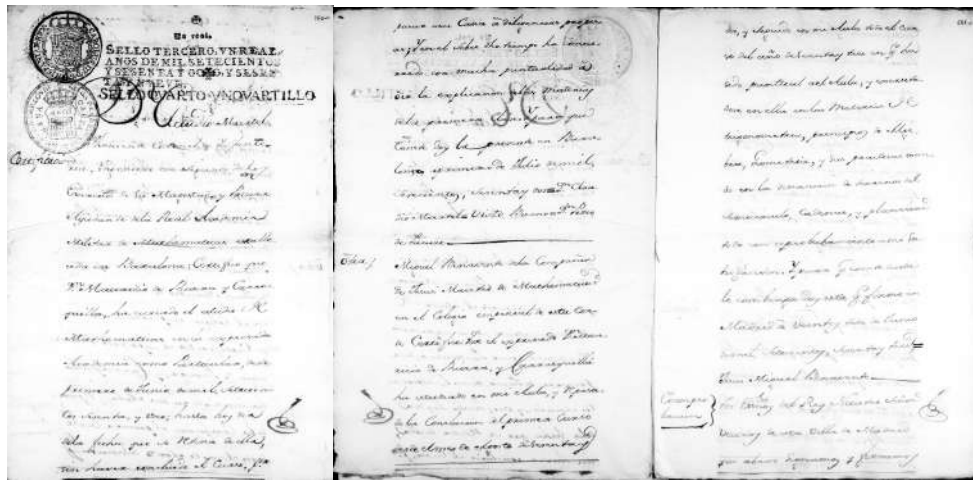


Imagen nº 85. Copias insertas en el memorial de Mauricio Rivera y Carrasquilla. Cartagena de Indias, 20 de marzo de 1770. Fuente: A.G.I., Correos, 69 B.

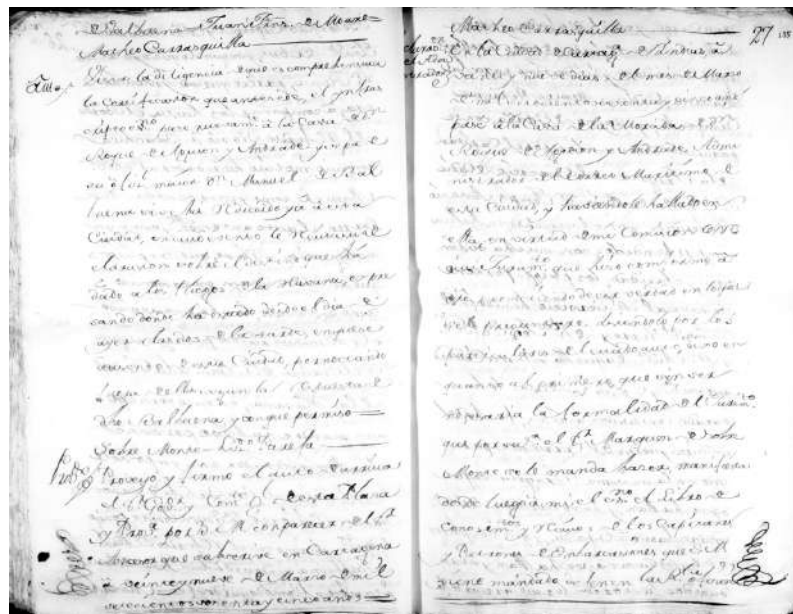


Imagen nº 86. Copias insertas en el testimonio de los autos formados sobre cierto acacimiento con el administrador del correo marítimo de Cartagena de Indias, Roque de Aguión y Andrade. Fuente: A.G.I., Correos, 69 A.

6.3.3.3. COPIAS SIMPLES

Se le llama copia simple a “une copie d'un document, ne comportant aucune mar que d'authenticité juridique apposée par une autorité”¹¹⁷⁴. Los investigadores definen a la copia simple como un documento que representa un hecho tal y como resulta de otro documento, ya fuera un original o una copia, que contiene la transcripción de un amanuense privado, y sin que ella aparezca ninguna fórmula que garantice su autenticidad como tal copia¹¹⁷⁵.

La copia simple es un documento que carece de valor jurídico en sentido estricto porque no hace fe del hecho que documenta, y carece de los signos de validación propios de la categoría documental que reproduce¹¹⁷⁶; pero sí tiene valor diplomático, aunque el diplomata debe examinarla y usarla con bastantes reservas¹¹⁷⁷.

Las copias simples contenidas en el corpus documental de la administración de correos de Cartagena de Indias suponen el grueso de la documentación, siendo el tipo de copias más abundante, principalmente en la correspondencia emitida desde la oficina postal cartagenera.

Estas copias simples solían ir acompañando al documento original, puesto que los empleados postales las adjuntaban a sus cartas originales para utilizarlas como documentos informativos. Un ejemplo de ello lo tenemos en la carta original que envió José Antonio Pando a los Directores Generales de la Renta de Correos el 1 de enero de 1770 sobre la provisión de la plaza de administrador de correos de Santa Marta, en la que anexaba varias copias simples sobre este asunto señaladas como tal con la palabra “copia” y numeradas (imagen nº 87).

¹¹⁷⁴ CÁRCEL ORTÍ, María Milagros. *Vocabulaire international de la diplomatie*. Valencia: Col·lecció Oberta, 1997, p. 32.

¹¹⁷⁵ FLORIANO CUMBREÑO, Antonio. *Curso general de Paleografía y Diplomática española*. Oviedo: Universidad de Oviedo, 1946, p. 231; REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 29; LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. *Documentación del señorío de Cogolludo en el Archivo Ducal de Medinaceli de Sevilla (1176-1530)*. Zaragoza: Ibercaja, 1989, p. 82; PRATESI, Alessandro. *Genesis e forme del documento medievale*. Roma: Jouvence, 1999, p. 96.

¹¹⁷⁶ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 30.

¹¹⁷⁷ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. *Documentación del señorío de Cogolludo en el Archivo Ducal de Medinaceli de Sevilla (1176-1530)*. Zaragoza: Ibercaja, 1989, p. 82.

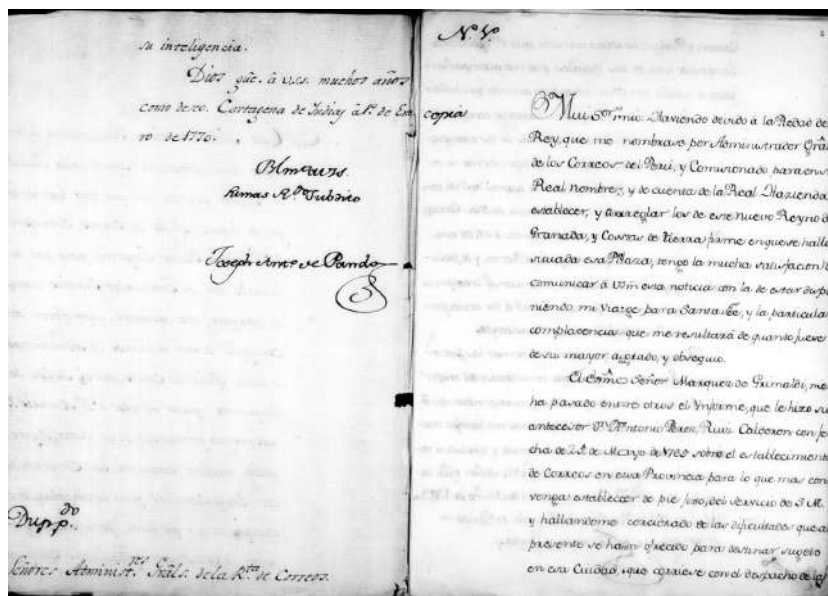


Imagen nº 87. Copia simple de carta de José Antonio Pando a los Directores Generales de la Renta de Correos, con copias simples adjuntas. Cartagena de Indias, 1 de enero de 1770. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

Para concluir con la tradición documental, debemos indicar que, el análisis de los caracteres internos y externos del corpus documental de la administración de correos de Cartagena de Indias nos ha permitido comprobar que su documentación está conformada por los distintos estadios de la tradición documental: minutas, originales y copias, en sus diferentes facetas.

7. CLASIFICACION Y TIPOLOGÍA DOCUMENTAL

La administración de correos de Cartagena de Indias generaba una gran cantidad de documentación que en este capítulo analizamos atendiendo a su génesis, tradición y formas documentales, que son los tres pilares básicos de la Diplomática.

Para ello, seguimos las líneas de investigación actuales de la Diplomática, que consideran a los documentos como productos socioculturales en evolución y no como meros testimonios estáticos del pasado. En este sentido, debemos tener en cuenta el contexto espaciotemporal y social de la confección del documento, que nos dará las pautas de su valoración como fuentes históricas.

Las administraciones de correos se veían invadidas por una frenética actividad burocrática, que generaba una gran cantidad de documentación fruto de la información entre el personal de correos y las autoridades. La documentación generada por las administraciones de correos hispanoamericanas fue fiel reflejo de la Peninsular. Y ello por una razón fácil de comprender. Muchos de los administradores y oficiales de la renta que ejercían sus cargos en América procedían de estafetas peninsulares en las que conocían no sólo su actividad burocrática sino también la producción documental de las mismas. Posiblemente estos tipos documentales fueron “imitados” de los que se producían en la Península. Algo similar acaece, como nos expone Carmen del Camino Martínez, con los modelos y tipos gráficos empleados en la documentación donde coincidían la escritura utilizada en la Península con la de Hispanoamérica¹¹⁷⁸.

El método de trabajo que hemos seguido ha sido el examen de las fuentes ubicadas en la Sección de Correos del Archivo General de Indias, específicamente las de la subsección de la administración de Correos de Cartagena de Indias¹¹⁷⁹; y en la sección Correos del fondo de Colonia del Archivo General de la Nación de Colombia¹¹⁸⁰. El análisis de las fuentes nos ha permitido señalar las características generales de los distintos tipos documentales generados por este organismo. Al final de la Tesis hemos elaborado un apéndice documental correspondiente a este apartado en el que hemos

¹¹⁷⁸ CAMINO MARTÍNEZ, Carmen del. “Escritura, escritos, escribanos y escribientes entre España e Hispanoamérica”, *Bajo Guadalquivir y Mundos Atlánticos*, nº 1, 2018, p. 32.

¹¹⁷⁹ La sección de correos del Archivo General de Indias cubre tanto el correo marítimo como el terrestre.

¹¹⁸⁰ El Archivo General de la Nación de Colombia divide sus fondos en colonia y república, obedeciendo a un hito histórico. De manera que estas secciones históricas son fruto de la división del archivo por un acontecimiento histórico.

seleccionado algunos ejemplos de los distintos tipos documentales, de un gran número de los consultados, que complementan este trabajo diplomático sobre la administración de correos de Cartagena de Indias.

7.1. CRITERIOS GENERALES DE LA CLASIFICACIÓN DOCUMENTAL

Las normativas y las prácticas documentales de la Edad Moderna fueron configurando los caracteres diplomáticos de los distintos tipos documentales.

Todo documento se compone de una estructura que consta de un autor o autores, un destinatario, una data crónica y tónica, una razón de su confección, un asunto específico y unas condiciones para el acto de la escritura¹¹⁸¹. Este esquema, más o menos variable, constituye la clasificación y tipología documental, que se distinguen mediante unos caracteres que modelan el armazón de los documentos. Estos son los caracteres externos e internos que configuran el estudio global del documento. El *Nouveau traité de diplomatique* calificó estos caracteres de la siguiente forma:

“Nous entendons par caracteres intrinsèques ceux, qui sont inhérens à chaque acte, qui en sont inseparables, qui s’y retrouvent toujours, sous quelque forme qu’il se reproduise & qui par conséquent ne sont pas moins propres aux copies, qu’aux originaux. Au contraire les caracteres extrinsèques sont tellement attachés à ces derniers; qu’ils ne passent jamais aux copies. Si quelques-uns d’entr’eux semblent s’y montrer; c’est toujours d’une façon imparfaite, & qui le met beaucoup au dessous des autographes”¹¹⁸².

Luis Núñez Contreras especifica que los caracteres externos se refieren a: la materia en la que se confecciona el documento, en este caso, el papel, cuyo uso estaba muy extendido en el siglo XVIII; el medio que se adopta para fijar en esa materia el contenido documental, en nuestro caso, la escritura; el formato con que se presenta la materia y la inserción de la escritura; los signos gráficos, distintos de los que aparecen en el texto; y, los sellos¹¹⁸³. Mientras que los caracteres internos lo constituyen el tenor documental o

¹¹⁸¹ CORTÉS, Vicenta. *La escritura y lo escrito. Paleografía y diplomática de España y América en los siglos XVI y XVII*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p. 28.

¹¹⁸² TASSIN, René – Prosper. *Nouveau traité de diplomatique où l’on examine les fondemens de cet art: on établit des regles sur le discernement des titres, et l’on expose historiquement les caracteres des bulles pontificales et des diplomes*. París: Guillaume Desprez, Pierre-Guillaume Cavelier, 1750.

¹¹⁸³ NÚÑEZ CONTRERAS, Luis. “Concepto de documento”, en *Archivística: estudios básicos*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 1983, pp. 39-40.

modo de articular el discurso diplomático según las fórmulas variables que conforman el marco expresivo en el que se encuadra el contenido del documento¹¹⁸⁴.

En esta investigación nos centraremos esencialmente en el estudio diplomático de los documentos de la administración de correos de Cartagena de Indias a través del examen exhaustivo de sus caracteres internos y prescindiendo de los externos, a los que solamente aludiremos en contadas ocasiones, debido a la naturaleza y objeto primario de este estudio.

Uno de los puntos clave de este estudio diplomático es la clasificación documental que, en palabras de Beatriz Suñe Blanco, “tiene por objeto el reconstruir los varios estadios por los que ha atravesado la documentación con un método que sea reducible y aplicable al mayor número de casos posibles y porque la tipificación documental es premisa e implica a su vez la práctica documental”¹¹⁸⁵.

La clasificación documental es uno de los temas más complicados con los que se tropieza la Diplomática debido a que comporta una serie de riesgos inherentes al documento. Las causas de estas dificultades son varias. Antonio José López Gutiérrez las plantea en su libro sobre la *Documentación del Señorío de Cogolludo en el Archivo Ducal de Medinaceli de Sevilla (1176-1530)*:

“Es sin duda la primera el hecho de que el documento es producto de la actividad del hombre y que no es reducible siempre a un esquema rígido: además, el hecho de que al confeccionarse un documento no se pensaba que iba a ser fuente para la constitución de una disciplina cual es la Diplomática; también que el documento es reflejo de situaciones personales, adecuamientos jurídicos muy variables y hábitos adquiridos en su redacción por quienes los confeccionaron”¹¹⁸⁶.

Esta investigación afronta el estudio de las formas documentales a través del examen singular de cada documento. Son varios los criterios para establecer una clasificación documental. En esta pesquisa tenemos en cuenta dos criterios fundamentales

¹¹⁸⁴ *Ibidem*.

¹¹⁸⁵ SUÑE BLANCO, Beatriz. *La documentación del Cabildo Superior de Guatemala, siglo XVI: estudio diplomático y valor etnográfico*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1984, p. 22.

¹¹⁸⁶ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio José. *Documentación del Señorío de Cogolludo en el archivo Ducal de Medinaceli de Sevilla: 1176-1530*. Zaragoza: Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, 1989, p. 84.

para la clasificación documental: el concepto de acción y documentación, y la forma documental.

Entre las distintas opciones para realizar la clasificación documental, hemos elegido la división en dos grupos: la documentación producida por la administración de correos de Cartagena de Indias; y, la recibida en dicha institución. Adoptamos este criterio porque, en conjunto, configuran el funcionamiento de dicho organismo. En ambos grupos existen tipos documentales muy diversos, algunos con amplio bagaje diplomático y otros que aún no han sido abordados desde el punto de vista de la Diplomática.

7.2. DOCUMENTOS EMANADOS DE LA ADMINISTRACIÓN DE CORREOS DE CARTAGENA DE INDIAS

La documentación producida en la administración de correos de Cartagena de Indias está relacionada con la gestión y el manejo del servicio postal de dicha estafeta. En ella encontramos esencialmente cartas, cuentas, expedientes, reglamentos, etc.

Desde el punto de vista archivístico, la serie documental más voluminosa producida por la administración de correos de Cartagena de Indias fue la de correspondencia. Entendiendo como tal el intercambio de información sobre un asunto a través de las cartas entre las autoridades de una orilla y otra del Atlántico. De ahí que, desde el punto de vista diplomático, la tipología documental que nos encontraremos en esta serie es la carta.

La otra serie documental de gran volumen que se originó en la oficina postal cartagenera fue la contable, es decir, las cuentas, que presentan de forma pormenorizada los asuntos económicos relacionados con la materia postal. No hemos de olvidar que el correo no dejaba de ser una de las rentas controladas por la Corona de la que se pretendía obtener ciertos beneficios. En este caso, las cuentas van a ser abordadas como un expediente, es decir, un conjunto de actuaciones llevadas a cabo por los administradores de correos para la presentación de las mismas a la Dirección General de la Renta de Correos.

7.2.1. CARTAS

La carta, según el *Diccionario de Autoridades*, se trata de “un papel escrito y cerrado con oblea o lacre, que se envía de una parte a otra para incluir en él el negocio o materia sobre que se quiere tratar, y que vaya secreto”¹¹⁸⁷. Por otra parte, Antonia Heredia Herrera la define como “la manifestación escrita que testimonia la comunicación entre dos personas o instituciones, con el fin de informar acerca de sucesos acaecidos anteriormente o con el fin de servir de vía de remisión de otros testimonios escritos”¹¹⁸⁸.

El objetivo principal de las cartas era comunicar, constituyéndose pues como documentos comunicativos en los que un sujeto cualquiera asentaba una información o noticia relacionada con un asunto para ser transmitida¹¹⁸⁹. La mayoría de la información que manejamos se refiere a todo tipo de correspondencia y, especialmente, las cartas. De manera que, como subraya Margarita Gómez Gómez, su característica principal es la carencia casi total en su tenor de formalismos estereotipados debido al fin esencial de informar, y principalmente encontramos en los inicios y cierres de las cartas la retórica de tratamientos y cortesías¹¹⁹⁰.

La carta fue el documento con función comunicativa más destacado en la época moderna. Se trataba, en términos generales, de una vía de comunicación escrita que se envía entre un emisor y un receptor separados por la distancia. Esta tipología documental, que se caracteriza por ser una forma de comunicación en ausencia del destinatario, se define como una producción lingüística perteneciente al discurso, distinta de la narración histórica, y como género donde los indicios de la enunciación constituyen el propio género epistolar¹¹⁹¹.

¹¹⁸⁷ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua*, Tomo II. Madrid: Imprenta de Francisco del Hierro, 1729, p. 200.

¹¹⁸⁸ HEREDIA HERRERA, Antonia. “La carta como tipo diplomático indiano”, *Anuario de Estudios Americanos*, nº 34, 1977, p. 66.

¹¹⁸⁹ Sobre un recorrido histórico de las cartas, véase PETRUCCI, Armando. *Escribir cartas, una historia milenaria*. Buenos Aires: Ampersand, 2018.

¹¹⁹⁰ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1993, p.138.

¹¹⁹¹ VIOLI, Patrizia. “Cartas”, en *Discurso y literatura: nuevos planteamientos sobre el análisis de los géneros literarios*. Madrid: Visor, 1999, p. 183.

En cuanto al territorio indiano, la carta fue el vehículo esencial de relación entre autoridades, organismos y particulares peninsulares y americanos. Desde un primer momento, y durante todo el dominio hispánico en América, tal y como resalta Margarita Gómez Gómez, los monarcas insistieron en la obligación de mantener una pronta y fluida correspondencia con el fin de mantener vivo el enlace entre España y las Indias¹¹⁹². A través de las cartas los particulares mantenían una estrecha correspondencia con sus familiares y sus negocios. Mientras que, por una parte, las autoridades indianas comunicaban tanto a las instituciones y mandos peninsulares, como al propio monarca, una ingente cantidad de noticias e información sobre diversos temas de carácter oficial o particular; y, por otra, los poderes peninsulares transmitían órdenes a los actores americanos.

La carta es uno de los tipos documentales más relevantes de todos los conservados en los repositorios documentales, que contienen documentación de la Edad Media y Contemporánea, ya que conforman una de las series documentales más importantes en la mayoría de estos archivos, tanto por su número como por la variedad de su contenido y autores. La gran cantidad de cartas y su diversidad estaba determinada por la distancia, que marcaba la necesidad de comunicación, y por la libertad de dicha circulación de la información, pues, según lo manifestado en la *Recopilación de las leyes de los Reynos de Indias*, “los que llevaren de estos Reynos cartas o despachos dirigidos a residentes en las Indias, los den, o remitan libremente a quien los hubiere de recibir”¹¹⁹³.

Por lo tanto, la carta se ha convertido en una fuente de conocimiento esencial y en un instrumento privilegiado para conocer el devenir histórico de los Estados. Esto se debe a que la mayoría de las cartas eran el medio para comunicar e intercambiar noticias personales, literarias, políticas, sociales o económicas¹¹⁹⁴.

Las fuentes documentales de esta investigación para descubrir y seguir el desarrollo de la administración de correos han requerido el cruce de todo tipo de fuentes ubicadas en distintos repositorios documentales tanto en Europa como en América. Sin duda, en todas ellas ocupa un lugar central la correspondencia epistolar, funcionando como hilo

¹¹⁹² GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *El sello y registro de Indias. Imagen y representación*. Colonia: Böhlau, 2008, p. 21.

¹¹⁹³ *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*. Tomo II. Libro III, título XVI. “De las Cartas, Correos, y Indios Chasquis”. Madrid, 1681, p. 655.

¹¹⁹⁴ MESTRE SANCHÍS, Antonio. “La carta, fuente de conocimiento histórico”, *Revista de Historia Moderna*, nº 18, 2000, p.18.

conductor del trabajo. Esta tipología documental resulta útil para acercarse al conocimiento de una institución, como la que aquí estudiamos, debido a los profusos datos que nos proporciona. Por tanto, la correspondencia epistolar sirve para indagar sobre el gobierno de los imperios, las redes de poder de la monarquía, las conexiones entre los espacios locales, regionales, imperiales y globales, y muchos otros provechos para la investigación¹¹⁹⁵. Gracias a estos elementos, como reafirma Giovanna Valencia Álvarez, la correspondencia se convirtió en el vehículo de comunicación “más normal y de menor rigor en cuanto a su aspecto formal y que transmitía todo tipo de información ya sea particular u oficial”¹¹⁹⁶. A pesar de todas estas ventajas, la correspondencia epistolar se debe cruzar con otros tipos documentales para ampliar las fronteras de la investigación.

En el caso de la renta de correos, la carta sirve de vía de comunicación e información acerca de cualquier temática relacionada con la administración postal en el territorio americano entre las instancias superiores postales ubicadas en la Península y las autoridades delegadas situadas en América, o viceversa; entre autoridades dentro del espacio indiano como los administradores principales y sus dependientes, o estos con mandos superiores como virreyes y gobernadores, o entre estos mismos; y, entre otros agentes interesados en el servicio postal hispanoamericano, como los comerciantes.

En el caso examinado, gran parte de la correspondencia, es decir, el conjunto de cartas que se despachaban o recibían a través del sistema postal, con la que trabajamos, se trata de correspondencia administrativa oficial entendida, según Pedro Lorenzo Cadarso, como aquellos documentos epistolares con fehaciencia jurídica y de carácter público o privado que se empleaban en la tramitación de procedimientos administrativos o judiciales¹¹⁹⁷.

Desde el punto de vista de la Diplomática, aunque la carta no documenta un negocio jurídico determinado al no transmitir derechos ni obligaciones, la carta es considerada un objeto de estudio dentro de los documentos *lato sensu*, es decir, de los de índole administrativa o histórica, tal y como expone José Joaquín Real Díaz, debido a que

¹¹⁹⁵ IMÍZCOZ BEUNZA, José María y ARROYO RUIZ, Lara. “Redes sociales y correspondencia epistolar. Del análisis cualitativo de las relaciones personales a la reconstrucción de redes egocentradas”, *REDES – Revista hispana para el análisis de redes sociales*, vol. 21, nº 4, 2011, p. 104.

¹¹⁹⁶ VALENCIA ÁLVAREZ, Giovanna. “Superior Gobierno: su reorganización y descripción dentro del proyecto de Informatización del Archivo General de la Nación”, *Revista de Archivo General de la Nación (AGN)*, nº 24, 2002, p. 50.

¹¹⁹⁷ LORENZO CADARSO, Pedro. “La Correspondencia Administrativa en el Estado Absoluto Castellano (ss. XVI-XVII)”, *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, vol. 3, nº 5, 2002, p. 4.

“tienen por fin asegurar o dar a conocer la realización de las órdenes del soberano; su existencia está sancionada por la legislación, la cual incluso las estructura, y las noticias que transmiten son origen de actos jurídicos”¹¹⁹⁸.

Las cartas pueden dividirse en dos grandes grupos: las particulares, que generalmente no estuvieron sujetas a una determinada estructura, sino que el particular las escribía según sus intereses y su propia voluntad, eso sí, sometiéndose a las modas generales de la época; y, las oficiales, que sí seguían una normativa, aunque no siempre observada de manera estricta¹¹⁹⁹. Por lo tanto, la existencia y estructura de la carta oficial en el ámbito indiano estaba determinada por los cuerpos jurídicos y legales hispanos.

Giovanna Valencia Álvarez aclara que la evolución de la estructura de una carta respondía a una reglamentación de su redacción a través de diferentes etapas en las cuales la Monarquía Hispánica “intentó corregir excesos y agilizar la rapidez en las respuestas, debido a que la tramitación de por sí era bastante lenta sin contar el tiempo que se demoraba para llegar a España”¹²⁰⁰.

El interés gubernamental por regular la forma en que se debían escribir las cartas se manifestó desde finales del siglo XVI en las Pragmáticas que expidieron los monarcas con las reglas particulares para las cartas virreinales despachadas tanto en la Península como en los dominios ultramarinos¹²⁰¹. Las disposiciones sobre el modo de escribir una carta continuaron en los siguientes siglos. En el siglo XVII, se plasmaron, por ejemplo, en la *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*, que hacían hincapié en que se procurase que en las cartas “el estilo sea breve, claro, substancial y decente, sin generalidades, y usando de las palabras que con más propiedad puedan dar a entender la intención de quien las escribe”¹²⁰². Además, debemos sumar otras ordenanzas dirigidas a los virreyes en Indias sobre la forma en que tenían que escribir las cartas oficiales¹²⁰³. En

¹¹⁹⁸ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 270.

¹¹⁹⁹ *Ibidem*, p. 271.

¹²⁰⁰ VALENCIA ÁLVAREZ, Giovanna. “Un análisis diplomático a la correspondencia de los virreyes del Perú (1698-1821)”, *Estudios Humanísticos. Historia*, nº 10, 2011, p. 328.

¹²⁰¹ Cédula que manda al Virrey del Perú, el orden que ha de tener y guardar en escribir y enviar los recaudos y cartas a Su Majestad. 1595, octubre 15, Madrid. ENCINAS, Diego de. *Cedulario Indiano*. Libro II. Madrid: Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado y Real Academia de la Historia, 2018, pp. 314-315.

¹²⁰² *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*. Tomo II. Libro III, título XVI. “De las Cartas, Correos, y Indios Chasquis”. Madrid, 1681, p. 75.

¹²⁰³ Al virrey del Perú sobre la forma en que ha de escribir a V.M. dividiéndole las materias, véase en A.G.I., *Indiferente General*, 428, L. 32; Al virrey y Audiencia de Lima que las cartas que escribieren a V.M. vengan a media margen y la otra margen brevetes de lo que contiene, véase en A.G.I., *Indiferente General*, 429, L. 38.

el siglo XVIII, también se expidieron múltiples normativas, que resaltaban la importancia de la distinción y claridad que debía efectuarse al escribir las cartas¹²⁰⁴.

Por lo tanto, este tipo documental suele seguir un formato fijo, construido según estructuras y fórmulas preestablecidas, que le otorgan su carácter reconocible, y expresan el ejercicio del poder y la representación social, desde el saludo inicial hasta la despedida, exento de solemnidad, pues solo se hallan fórmulas solemnes en la dirección y la despedida. En cuanto a la *conscriptio* del documento, es decir, su puesta por escrito, sus tipos gráficos suelen ofrecer dos modelos, como expresa Antonia Heredia Herrera, una letra en el texto documental completo, que suele ser de tipo itálico, y otra en la antefirma y suscripción del autor de la carta, de carácter más cursivo y con rasgos más personales, pues suele ser la letra del autor¹²⁰⁵. No obstante, en algunas de las cartas examinadas hallamos varios tipos de letras en el cuerpo textual debido, seguramente, a un cambio en la mano del autor del documento.

Lo mismo ocurre con las anotaciones marginales que aparecen realizadas en destino en algunas cartas, referidas a breves resúmenes del contenido o la concisa resolución del asunto, donde también hay una diferencia de letra con el texto principal de la carta, incluso de tinta¹²⁰⁶. Desde el punto de vista diplomático, estas anotaciones en el margen de la carta no pertenecen a la carta, no son parte de su tenor documental, sino que son añadidos posteriores de otros organismos para facilitar la lectura de esta con otra génesis documental, es decir, con otra *actio* y *conscriptio* que utilizan el mismo soporte físico. En este sentido, los márgenes de las cartas también estuvieron regulados por numerosas normativas que pretendían que el margen fuere como lo escrito¹²⁰⁷, además de que se

¹²⁰⁴ Al duque de Alburquerque sobre la forma y orden de escribir cartas, véase en A.G.I., *Indiferente General*, 515, L. 3; A.G.I., *Indiferente General*, 653; A.G.I., *Audiencia de Filipinas*, 386, n. 28; A.G.I., *Audiencia de México*, 1507 B; A.G.I., *Indiferente General*, 662.

¹²⁰⁵ HEREDIA HERRERA, Antonia. *Recopilación de estudios de Diplomática Indiana*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 1985, p. 130. Sobre los tipos gráficos en Hispanoamérica, véase MILLARES, Carlo y MANTECÓN, José Luis. *Album de Paleografía hispanoamericana de los siglos XVI y XVII*. Barcelona: El Albir, 1975; SANZ FUENTES, María Josefa. “El Álbum de Paleografía hispano-americana de los siglos XVI y XVII”, *Boletín Millares Carlo*, nº 13, 1994, pp. 149-156; y, LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. “La escritura en Hispanoamérica durante los siglos XVI-XVIII (nuevos horizontes de investigación”, en *Paleografía y escritura hispánica*. Madrid: Síntesis, 2016, p. 290.

¹²⁰⁶ La diferencia de tinta puede coadyuvar a reconocer el número de manos intervinientes en la carta, pero en modo alguno puede resultar determinante de forma unilateral. En este sentido. LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. “La génesis documental en la cancellería real de Alfonso X”, *Documenta & Instrumenta*, nº 14, 2006, pp. 77-116.

¹²⁰⁷ Cédula que manda al Virrey del Perú, el orden que ha de tener y guardar en escribir y enviar los recaudos y cartas a Su Majestad. 1595, octubre 15, Madrid. ENCINAS, Diego de. *Cedulario Indiano*. Libro II. Madrid: Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado y Real Academia de la Historia, 2018, pp. 314-315.

requería que al margen de la carta se dispusiera una relación sumaria del asunto tratado lo más sustancial y conciso posible¹²⁰⁸:

“todas las cartas que de aquí adelante me escriviere vengan escritas a media margen y en la media que quedare en blanco pongáis un resumen y puntos de lo que contiene la carta para que reconociéndose en abriéndola, la calidad della se pueda fácilmente hacer juicio de la sustancia porque los negocios son tantos que es necesario facilitar el despacho todo lo posible para ganar el tiempo que tan preciso es para otras muchas cosas”¹²⁰⁹.

En el caso de las cartas examinadas se refleja el cumplimiento de las ordenanzas pero de forma parcial, ya que se extendía un pequeño margen en blanco a la izquierda del texto, pero de un tamaño menor que lo escrito, y lo que aparecía en algunas ocasiones no era el resumen de lo contenido en la carta sino la respuesta dada por las instancias superiores, que al margen anotaban de forma muy breve y sucinta la contestación que luego se ampliaba en las cartas emitidas por tales autoridades (imagen nº 88).

¹²⁰⁸ Al virrey del Perú sobre la forma en que ha de escribir a V.M. dividiéndole las materias, véase en A.G.I., *Indiferente General*, 428, L. 32; *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*. Tomo II. Libro III, título XVI. “De las Cartas, Correos, y Indios Chasquis”. Madrid, 1681, p. 75; Al duque de Alburquerque sobre la forma y orden de escribir cartas, véase en A.G.I., *Indiferente General*, 515, L. 3; A.G.I., *Indiferente General*, 653; A.G.I., *Audiencia de Filipinas*, 386, n. 28; A.G.I., *Audiencia de México*, 1507 B.

¹²⁰⁹ Al virrey y Audiencia de Lima que las cartas que escribieren a V.M. vengan a media margen y la otra margen brevetes de lo que contiene, véase en A.G.I., *Indiferente General*, 429, L. 38.

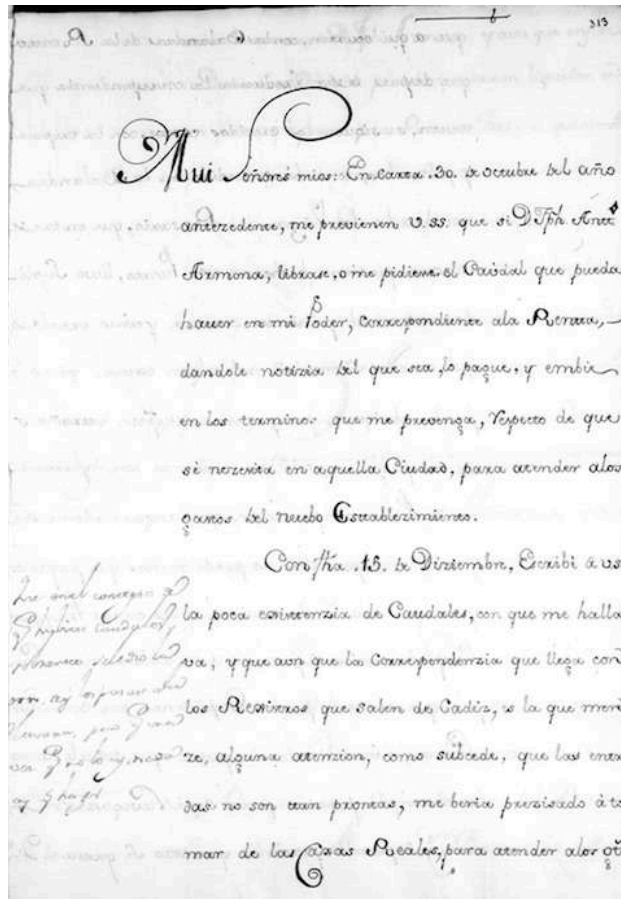


Imagen nº 88: Carta del administrador de correos de Cartagena de Indias, Manuel de Valbuena, a los Directores Generales de la Renta de Correos de Madrid. Cartagena de Indias, 1 de mayo de 1766. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

El soporte físico, esto es, la materia escritoria de la carta, es el papel, que se suele presentar en formato de un cuadernillo compuesto por un bifolio, que se iban incrementando en función de la extensión. En varias ocasiones hallamos cartas escritas en tamaño cuartilla, también siguiendo el mismo formato de bifolio.

Al final de la escritura, la carta se plegaba en sucesivos dobleces y se cerraba con lacre, cera o con una oblea. En el exterior se encontraba el sobrescrito o dorso, donde aparecía el remitente u otorgante como autor empírico del texto, y el destinatario como abstracción textual inscrita en la producción lingüística del texto al que va dirigida la carta. Asimismo, solía aparecer el regesto o pequeño resumen del tema de la misiva, algo que era común en las correspondencias más constantes y sistemáticas (imagen nº 89).

En el sobrescrito o dorso aparece la data tópica y cronológica del envío de la carta, pero, ahora, por parte de la oficina destinataria. En este sentido, se expone una distancia

dentro del texto que separa al autor y al destinatario mediante los mecanismos de referencia de lugar y espacio, que no sólo está implícita en el eje de comunicación autor/destinatario del documento, sino que adquiere una dimensión temporal extratextual relativa al tiempo que tardará la carta en llegar a su destino. También encontramos que, a veces, se anotaban las tasas de porte de las cartas y, eventualmente, la persona encargada del transporte, por ejemplo, el término chasqui.

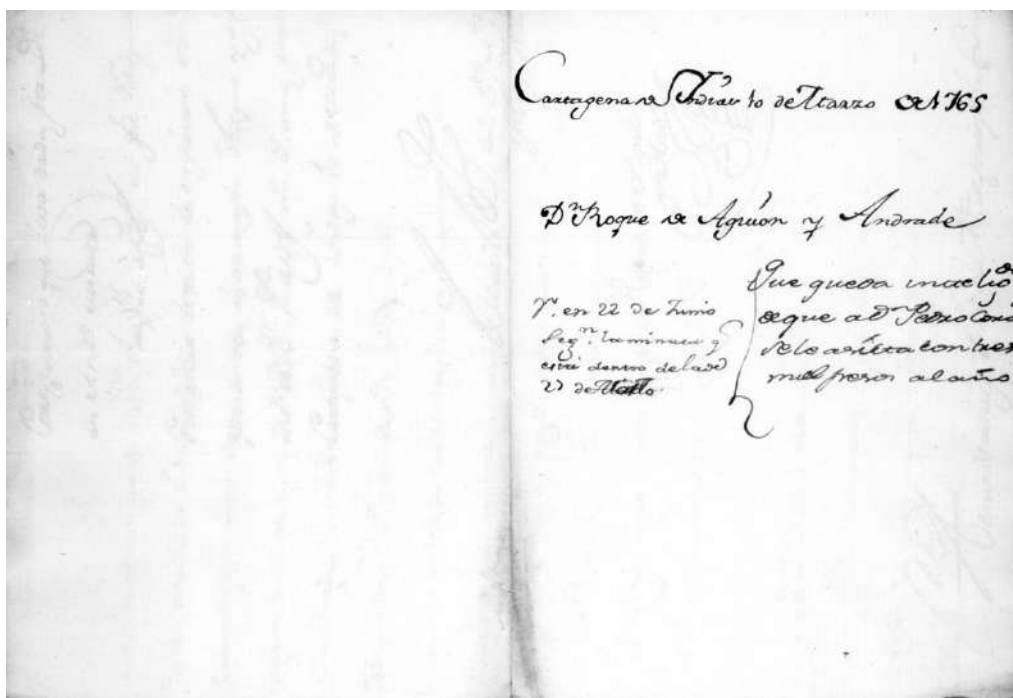


Imagen nº 89: Carta del administrador de correos de Cartagena de Indias, Roque de Aguión y Andrade, a los Directores Generales de la Renta de Correos de Madrid. Cartagena de Indias, 10 de marzo de 1765.

Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

Incluso las respuestas a las cartas, a veces, solían aparecer en el margen de la misma. Es el caso, por ejemplo, de la carta enviada por el administrador de correos de Cartagena de Indias a los Directores Generales de la Renta de Madrid, de fecha 1 de mayo de 1766, en cuyo margen se indica: “Que en el concepto de que hubiese caudales sobrantes se le dio la orden a que los pasase a la Havana, pero que una vez que no lo ay, nada ay que hazer” (imagen nº 90) ¹²¹⁰.

¹²¹⁰ A.G.I., *Correos*, 69 A.

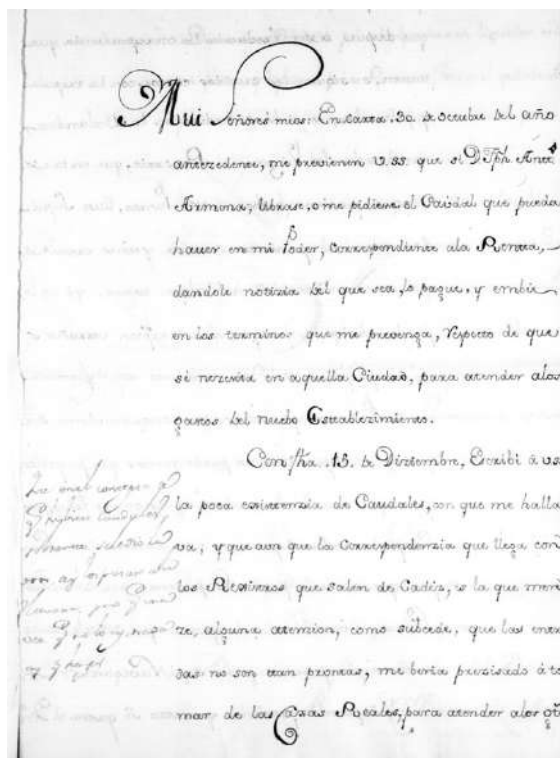


Imagen nº 90: Carta del administrador de correos de Cartagena de Indias, Manuel de Valbuena, a los Directores Generales de la Renta de correos de Madrid. Cartagena de Indias, 1 de mayo de 1766.

Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

En numerosas ocasiones, la carta iba acompañada de otros documentos anexos consistentes generalmente en copias de reales cédulas, reglamentos o instrucciones, o como pruebas o justificaciones, en forma de testimonio de autos, del asunto expuesto en la carta. Alguna vez aparecen referencias, como números o letras, que se referían al tema tratado en la carta para que fuera fácil conectarlos con el fragmento del tema donde debían ir. Por tanto, en los casos en los que las cartas iban acompañadas de documentación aneja, tal y como pone de relieve Margarita Gómez Gómez, deberían hacer mención en el texto a los asuntos de la documentación de apoyo e ir numeradas en el orden lógico de exposición¹²¹¹.

¹²¹¹ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1993, p.140.

7.2.1.1. CARTAS EMANADAS DE LOS ADMINISTRADORES DE CORREOS DE CARTAGENA DE INDIAS

El cargo de administrador de correos era el de mayor relevancia y jerarquía de la oficina postal de Cartagena de Indias. Por tal razón, el mayor número de cartas que hallamos en el Archivo General de Indias son las correspondientes a las emanadas por dichos administradores. Este ingente volumen de cartas iba dirigido a las instancias superiores del organigrama de correos con razón de informar sobre el funcionamiento de dicha administración. Para el análisis de la estructura diplomática de las cartas emanadas por los administradores de correos hemos seleccionado 42 piezas documentales correspondientes a la sección de correos del Archivo General de Indias, que nos permiten ilustrar su composición y las distintas variantes que presentan las distintas partes de dichas cartas¹²¹².

La estructura diplomática de las cartas es como sigue:

Invocación monogramática

Formula de cortesía

Expositivo

Fórmula de despedida

Data

Fórmula de sometimiento y acatamiento

Suscripción

Dirección

Con menos regularidad pueden aparecer una serie de fórmulas de obediencia, compromiso y obligación

Diplomáticamente la carta se inicia con una invocación monogramática, consistente en una cruz reducida a sus elementos esenciales y colocada en la parte superior central

¹²¹² Apéndice documental. Documento n° 35.

del documento. La mayor parte de las cartas se inician con una cruz latina trazada con una gran cursividad a modo de “t” (imagen nº 91)¹²¹³.

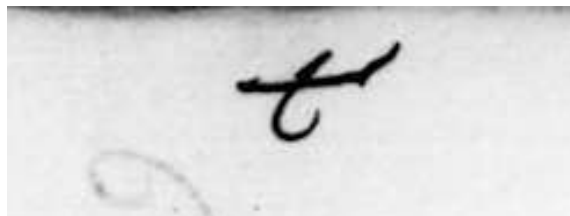


Imagen nº 91: Invocación monogramática: cruz latina en cursiva en forma a modo de “t”. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

A pesar de que este es el modelo que siguen casi todas las cartas, hallamos algunas variantes de esta base según la cursividad de sus trazos. Siguiendo esta línea encontramos una cruz latina trazada con un ductus más rápido, y, por lo tanto, con formas más cursivas (imagen nº 92)¹²¹⁴.



Imagen nº 92: Invocación monogramática: cruz latina con mayor grado de cursividad. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

El aumento de la cursividad nos proporciona una invocación a modo de doble “t” (carta nº 12) (imagen nº 93)¹²¹⁵; o bien a modo de cruz latina con ciertas ondulaciones que bien podrían poner en evidencia cierta dificultad para realizar la escritura (carta nº 17) (imagen nº 94)¹²¹⁶.

¹²¹³ A.G.I., *Correos*, 69 A; A.G.I., *Correos*, 69 B; A.G.I., *Correos*, 70 A.

¹²¹⁴ A.G.I., *Correos*, 69 A.

¹²¹⁵ *Ibidem*.

¹²¹⁶ *Ibidem*.



Imagen nº 93: Invocación monogramática: cruz latina en cursiva con forma a modo de doble “t”.

Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

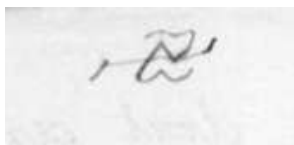


Imagen nº 94: Invocación monogramática: cruz latina con ondulaciones. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

Debajo del signo cruciforme, se encuentra, destacado del texto, la fórmula de cortesía que constituía un saludo inicial al destinatario. El tratamiento que aparece en todas las cartas emanadas por los administradores de correos es el de “señor”, precedido de algún adjetivo y/o adverbio, que desemboca en seis variantes, según el destinatario de la carta, que establece la relación de poder entre el que escribe, el administrador de correos, y el destinatario, autoridades superiores de la renta de correos. Ello está en consonancia con la Pragmática de 1586, *en que se da la orden y forma que se ha de tener y guardar, en los tratamientos y cortesías de palabra y por escrito*. En ella, el monarca disponía que “queremos y mandamos que de aquí adelante, en lo alto de la carta o papel, que se nos escriviere, no se ponga otro algún título más que, señor”¹²¹⁷. De manera que, a partir de esa fecha, todas las cartas oficiales dirigidas a cualquier autoridad gubernativa en la Península y en Indias se limitarían a encabezarse con el tratamiento “señor”. En este sentido, los administradores de correos de Cartagena de Indias cumplían lo dispuesto en la pragmática, envolviendo el término “señor” en varios adverbios o adjetivos.

Advertimos cinco variantes diferentes en la fórmula de cortesía. La mayoría de las cartas iban dirigidas a los Directores Generales de la renta de correos de Madrid. De manera que el uso más común hallado en las 42 cartas analizadas es el del tratamiento de “muy señores míos”, abreviándose en bastantes ocasiones el término “señores”.

¹²¹⁷ A.G.S., *Cámara de Castilla*, *Diversos de Castilla*, 1, 80.

1.- “Muy señores míos” (carta nºs 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 16, 17, 29, 30, 31, 36, 39, 44).

1.- “Muy [señores] míos” (cartas nºs 3, 13, 15, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 32, 33, 34, 35, 38, 40, 43).

También se utiliza este tratamiento en singular, es decir, “muy señor mío”, cuando se dirigía a otras autoridades del organismo postal.

2.- Muy señor mío (cartas nº 14, dirigida al Contador General de la Renta de Correos, Julián López de Ayllón; carta nº 25, administrador de correos de La Habana, José Antonio de Armona).

2.- Muy [señor] mío (cartas nº 41, 42), destinadas a Antonio de la Cuadra, quien quedó como único Director de la renta de correos durante unos meses, entre los años 1776 y 1777, debido al fallecimiento de Lázaro Fernández de Ángulo, y hasta que asumió Julián López de Ayllón en agosto de 1777 con dicho cargo.

Asimismo, debemos señalar que, en una ocasión, la fórmula de tratamiento va enmarcada en varios adjetivos enalteciendo la figura de los Directores de la renta.

3.- “Muy señores míos de mi mayor estimación” (carta nº 1).

La fórmula de tratamiento se ensalzaba cuando la carta iba dirigida a la máxima autoridad del organigrama de correos, al Superintendente General de Correos y Postas, el Marqués de Grimaldi, para darle mayor solemnidad. En estas circunstancias era frecuente que el administrador de correos utilizara dos expresiones en la misma carta, que, además, volvían a aparecer en la parte final de la carta, tras la data y antes de la fórmula de sometimiento y acatamiento.

4.- [Excelentísimo señor] (cartas nºs 2, 20 y 37).

5.- Señor (cartas nºs 2, 20 y 37).

En una de estas cartas, dirigida al marqués de Grimaldi, añadida a estas expresiones aparece también la fórmula siguiente:

6.- Muy señor mío y mi más venerado dueño (carta nº 2).

Tras la fórmula de tratamiento aparece un expositivo, que se trataba de un texto de redacción libre y personal en el que se narraban hechos o se trataban asuntos con relación a la materia postal. Esta parte constituye el contenido informativo en sí de la

carta. A veces, el texto era escueto y preciso ya que lo que perseguía era comunicar de la forma más sencilla y directa posible el fin de la carta sin que “se falte a lo necesario, y escuse lo superfluo [...] no escriban generalidades, y hagan y remitan las informaciones necesarias”¹²¹⁸. Aunque, en la mayoría de las cartas, el autor se explayaba con la intención expresa de hacerse comprender. Lo importante era transmitir la noticia con la mayor claridad, tal y como regían las leyes de Indias que disponían que “el estylo sea breve, claro, substancial, y decente, sin generalidades, y usando las palabras, que con mas propiedad puedan dar a entender la intención de quien las escribe”¹²¹⁹.

En ambos casos, se podían exponer varios asuntos, unos detrás de otros, con tan solo un espacio de separación entre ellos, tal y como expresaba la normativa de las distintas disposiciones que, desde finales del siglo XVI, pretendían regular la escritura y la estructura de las cartas al incidir que se hiciera distinción de los asuntos separando las materias de las que trataba la carta con un pequeño resumen del tema tratado en el margen de la misma¹²²⁰.

El expositivo adopta en cada documento un asunto distinto que hemos reagrupado en materias generales, todas ellas referidas al gobierno y funcionamiento de la oficina de correos de Cartagena de Indias. Contamos con seis variantes que pasamos a analizar.

La cuestión del personal de la renta de correos cartagenera era un punto clave tratado en la correspondencia emanada de esta administración en la que se consideraba el tema de los sueldos de los empleados de correos, quienes generalmente reclamaban una subida de sus salarios.

1.- “[...] quedo en la inteligencia de que a don Pedro Antonio de Cosio se le asistirá con su sueldo de tres mil pesos al año por las Cajas Reales de Santa Fe y Lima, respecto a

¹²¹⁸ De los Virreyes y Presidentes Gobernadores”, en *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*. Tomo IV. 5ª Edición. Libro III, título III. Ley XXXXI. Madrid, 1841, pp. 22-23.

¹²¹⁹ “De las cartas, correos, y indios chasquis”, en *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*. Tomo IV. 5ª Edición. Libro III, título XVI. Ley I. Madrid, 1841, p. 75. “

¹²²⁰ Cédula que manda al Virrey del Perú, el orden que ha de tener y guardar en escribir y enviar los recaudos y cartas a Su Majestad. 1595, octubre 15, Madrid, véase en ENCINAS, Diego de. *Cedulario Indiano*. Libro II. Madrid: Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado y Real Academia de la Historia, 2018, pp. 314-315; Al virrey del Perú sobre la forma en que ha de escribir a V.M. dividiéndole las materias, véase en A.G.I., *Indiferente General*, 428, L. 32; Al virrey y Audiencia de Lima que las cartas que escribieren a V.M. vengan a media margen y la otra margen brevetes de lo que contiene, véase en A.G.I., *Indiferente General*, 429, L. 38; Al duque de Alburquerque sobre la forma y orden de escribir cartas, véase en A.G.I., *Indiferente General*, 515, L. 3; A.G.I., *Indiferente General*, 653; A.G.I., *Audiencia de Filipinas*, 386, n. 28; A.G.I., *Audiencia de México*, 1507 B; A.G.I., *Indiferente General*, 662.

la imposibilidad de poder librarlo por ahora contra el producto de la Administración de mi cargo [...]” (carta nº 1)¹²²¹.

Se informaba sobre múltiples asuntos relacionados con los agentes postales de la administración.

1.- “Con fecha 25 de julio del año antecedente se sirven vuestras señorías aprovarme la elección de San Joseph de la Terga para segundo oficial de esta administración con el sueldo de ocho reales de plata diarios, y que con la misma fecha lo participaban vuestras señorías a don Joseph Antonio de Armona, administrador del correo de La Havana por sino se le ofrece reparo en que haya este dependiente más mediante hallarse con más conocimiento de la necesidad de operarios para evaugar los asuntos, y como ia se haya enterado el mismo don Joseph Antonio de Armona por mi parte, me persuado lo participe a vuestras señorías y que se verifique ser arreglada mi propuesta [...]” (carta nº 8)¹²²².

Así como las altas y las bajas de los mismos, ya fueran a través del despacho del título de personal de correos.

1.- “Con la honrosa de vuestras señorías de 25 de julio ultimo he tenido la satisfacción de hallarme con el título, que se sirven acompañarme de administrador de los correos marítimos de este puerto [...]” (carta nº 11).

Y de su toma de posesión como tal.

1.- “Por los continuados achaques de mi antecesor don Manuel de Valbuena no havia tomado posesion de la oficina con todo que contiene; pues teniendo que hacerme formal entrega de lo existente a su cargo, no le permitía el defecto de su salud la conclusion de sus cuentas, y coordinación de papeles, instrumentos, y ordenanzas respectivas a la administración, lo que se ha verificado ya desde el 1º del corriente” (carta nº 12).

O mediante el cese o dejación de dicho empleo.

1.- “Este administrador don Roque de Aguión que aún se mantiene con sus manías a hecho dexacion de el empleo ante el señor governador de esta plaza, quien se la admitió, y contemplo, dará a vuestras señorías noticia individual, como la de quedar a mi cuidado por haora el despacho y manejo de esta administración [...]” (carta nº 3)¹²²³.

¹²²¹ En este sentido véanse las cartas nºs 4 y 35.

¹²²² En este sentido véanse las cartas nºs 2, 25, 34, 39, 40.

¹²²³ En este sentido véanse las cartas nºs 9 y 29.

Incluso hallamos solicitudes de ascenso o de mudanza a otra administración de correos hispanoamericana.

1.- “Aviendose declarado los correos del conde del Puerto y Castillejo a favor de Su Majestad y mandase corra el despacho del que actualmente soy administrador en esta ciudad, por el que lo es del marítimo, resulta de ello quedar yo sin destino siendo uno de los que con más exactitud, amor, celo y eficacia he servido de oficial por dilatado tiempo en dicha administración, como consta de los adjuntos documentos que remito a vuestras señorías, para que inteligenciados de mis méritos se dignen en justicia conferirme la administración del correo de Santa Fe y en su defecto qualquiera plaza que pueda quedar vaca en esta administración de mar por aszenso de alguno de sus ofiziales [...]” (carta nº 16)¹²²⁴.

También encontramos descontentos, quejas o reclamaciones de los agentes de correos contra otros empleados postales o actores locales de la sociedad cartagenera.

1.- “[...] sobre que en esta ocasión le escribo (no obstante, no permitirme la salud tiempo para poderlo hacer) sobre que me diga el particular en que funda semejante quexa [...]” (carta nº 10)¹²²⁵.

El administrador de correos debía cuidar del despacho y del recibo de la correspondencia como eje fundamental de su la gestión postal. Por consiguiente, una gran cantidad de cartas versa sobre este propósito en las que los administradores notificaban a los Directores Generales de la renta de correos la entrada y salida de correspondencia en la estafeta de Cartagena de Indias.

2.- “[...] El día 2 de marzo sale de este puerto para el Batavano la balandra del correo nombrada el conde de Riela que llegó el 23 de febrero de Portovelo con la correspondencia de Panamá, Reyno del Perú, y algunos pasajeros, y carga, que podrá sufragar los gastos de la navegación [...]” (carta nº 4)¹²²⁶.

Así como de impresos como eran las Gacetas y Mercurios.

2.- “Sin embargo de que mi antezesor don Manuel de Balbuena a su proxima partida llevo consigo varios paquetes de Gazetas y algunos Mercurios” (carta nº 13).

¹²²⁴ En este sentido véase la carta nº 21.

¹²²⁵ En este sentido véase la carta nº 19.

¹²²⁶ En este sentido véanse las cartas nºs 6, 7, 15, 20, 21, 23, 26, 31, 38, 41 y 43.

Para efectuar una correcta circulación de la información era esencial gestionar las rutas postales, tanto marítimas como terrestres y fluviales, que articulaban las vías de conexión entre los distintos espacios por los que debía de transcurrir la comunicación postal. Por ello, los administradores de correos se encargaban de gestionar tanto la conducción del correo terrestre por el interior del virreinato de Nueva Granada.

3.- “[...] sobre la oposición que desairando mi providencia hizo el administrador de Honda por aver separado yo con justos motivos a Thorivio Sanchez piloto conductor por el río desde la Barranca a dicha villa, quedo enterado assi de la justificada resolución, como de las prevenciones que se sirven comunicarme para obviar semejantes resentimientos y proceder con el debido conocimiento al seguro cumplimiento de los conductores del río en lo subcessivo [...]” (carta nº 32).

Como del marítimo con la Península y con los otros espacios hispanoamericanos a través del giro de embarcaciones entre Cartagena de Indias y Panamá.

3.- “[...] sobre que sería tal vez preciso en lugar de un buque establecer dos para el correo marítimo que se havia de establecer entre este y Portovelo [...]” (carta nº 30)¹²²⁷.

Así como del transporte de pasajeros hacia el territorio peninsular, ya fueran los propios empleados de correos que solicitaban licencia para pasar de Indias a la Península.

3.- “para assegurar los bienes y derechos que me pertenecen en esos Reynos y acreditar de falso y suplantado un documento, que contra ellos y mi se ha presentado en la Real Audiencia de Asturias necessito personalmente passar a esos dominios y llevar conmigo correspondencias y papeles originales que hacen toda la prueba y no puedo confiar a otro, por no exponerlos a que se pierdan por aquellos mismos medios, que acontenció a otros que me hacen notable falta [...]” (carta nº 36)¹²²⁸.

U otros actores como los jesuitas quienes, tras la expulsión de los dominios de la Monarquía Hispánica, fueron trasladados a España en los barcos de correos bajo supervisión del administrador postal.

3.- “[...] para la conduccion de veinte jesuitas a veinte pesos cada yndividuo, sino que adaptandoles a estas embarcaciones el derecho del río, solo pagaron a razón de siete y medio pesos por cada religioso [...]” (carta nº 18).

¹²²⁷ En este sentido véase la carta nº 20.

¹²²⁸ En este sentido véase la carta nº 37.

Los asuntos económicos eran claves para el manejo de la oficina de correos de Cartagena de Indias. Esta ocupación se ve reflejada en la abundante cantidad de cartas que tratan sobre estas cuestiones fiscales, en las que se ilustra cómo los administradores se debían ocupar minuciosamente del caudal y de los ingresos y gastos de la renta.

4.- “[...] con fecha 15 de diziembre, escribí a vuestras señorías la poca existencia de caudales, con que me hallava, y que aun que la correspondenzia que llega con los rexistros que salen de Cádiz, es la que mereze alguna atenzion, como subcede, que las entradas no son tan prontas, me beria precisado a tomar de las Caxas Reales, para atender a los gastos que aquí ocurren, con las balandras de la renta [...]” (carta n° 5)¹²²⁹.

Y de luchar contra el fraude.

4.- “El administrador de Panamá me ha remitido el adjunto testimonio de autos que a su pedimento reformaron allí contra don Juan Bautista Echeandía sobre la conducción de doze cartas que trajo de Guaiaquil fraudulentamente sin haverlas pasado por el oficio de correos para que los pase a manos de vuestras señorías a fin de que se sirvan resolver lo que fuere de su agrado” (carta n° 24).

Y las deudas de los propios empleados postales.

4.- “[...] atendiendo que como a estos oficiales reales por tener ya dadas sus cuentas en aquella capital, se les prebino que allí se pagaran sus deudas de oficio hubiese con las demás sucedido lo mismo” (carta n° 42).

El ingente número de cartas sobre la dirección y el gobierno de las estafetas subalternas vislumbran que era otro motivo de preocupación de los administradores postales que debían ocuparse del buen funcionamiento de dichas administraciones agregadas a la de Cartagena de Indias.

5.- “[...] don Francisco Xavier Machado a cuio cargo estuvo la administración de Portovelo ha fallecido y tengo recibido el alcance que resulto contra el del governador y oficiales reales de aquella ciudad en virtud de la carta y cuenta que les dirixi , haviendo quedado substituyendo la administración un mulato que servía de oficial, por no haver quien se haga cargo de ella sin una moderada recompensa [...]” (carta n° 7)¹²³⁰.

¹²²⁹ En este sentido véanse las cartas n°s 7, 19, 25, 26, 27, 33, 38, 44.

¹²³⁰ En este sentido véanse las cartas n°s 12, 14, 21, 25, 26, 27, 31, 33, 44.

Todas estas funciones estaban reglamentadas a través de múltiples normativas e instrucciones que pretendían regular la correcta gestión de la administración a través de la aplicación de las mismas.

6.- “[...] como se me huviesse mandado por el administrador principal de la Havana don Joseph Antonio de Armona la formación de una ynstruccion respectiva a la subscintencia y mejor arreglo de las oficinas y cuentas para remitir a todas las caxas de mi agregación [...]” (carta nº 17)¹²³¹.

Cabe señalar que, en algunas cartas aparece dentro del expositivo el término de súplica con el que el administrador postal pide algo. En este sentido, aparece la fórmula esencial de la petición propiamente dicha, que se resuelve con la expresión “suplico” de la parte interesada seguida de la indicación de lo que se desea obtener.

1.- “[...] suplico a vuestras señorías reberentemente se dignen contextar a esta instancia para mi satisfazion y de los dependientes, que continuamente me están clamoreando para con su resoluzion enterados pueda cada uno resolber lo que mas le combenga” (carta nº 35).

5.- “[...] y le suplico tenga presente mi mucho desseo en asertar en todo lo que me constituie obligatorio la renta para su maior adelantamiento, este se ha de dignar vuestra merced y en todos asuntos (como tan inmediato) hacerlo presente a los señores, para que assi logre yo, ya que mi voluntad es la más gratuita en el particular de mi oficio, el honor de que llegue esta a la memoria de mis superiores” (carta nº 14).

6.- “[...] suplico a vuestras señorías se sirvan declarar este punto, mandando por su orden superior lo que se deva hacer. Ygualmente suplico se sirvan dar sus providencias para que de esa contaduría general se me dirijan por quatuplicado todos los reglamentos, ordenanzas, reales órdenes, provisiones, tarifas y documentos que se ayan dirigido a América desde el establecimiento del correo marítimo en ella porque adbierto notable falta de muchas en esta oficina” (carta nº 22).

En algunas cartas cierran el expositivo una serie de fórmulas que van en consonancia a las funciones que tenía el administrador de correos de Cartagena de Indias con los mandos superiores. Se tratan de las fórmulas de obediencia, compromiso y obligación.

¹²³¹ En este sentido véanse las cartas nºs 22 y 28.

Advertimos cinco variantes diferentes en la fórmula de obediencia focalizadas todas ellas en corroborar el acatamiento de las órdenes provenientes de las autoridades de la Península, generalmente a los Directores Generales de la renta de correos en Madrid, aunque hay un ejemplo dirigido al Marqués de Grimaldi:

- 1.- “ratifico a [vuestras señorías] mi [siempre] resignada obediencia deseoso de emplearla en quanto sea de su mayor obsequio” (carta nº 1).
- 2.- “quedo con la mayor sumisión y rendimiento a la obediencia de [vuestra excelencia]” (carta nº 2, dirigida al marqués de Grimaldi).
- 3.- “que es quanto puedo decir a [vuestras señorías] en contestación de su apreciable carta de 25 de diciembre, y ofreciendo a [vuestras señorías] mi obediencia con el maior rendimiento” (carta nº 6).
- 4.- “que es quanto puedo decir a [vuestras señorías] y que se sirvan preceptuar mi obediencia con órdenes de su maior agrado” (carta nº 8).
- 5.- “sirva de obstancia a la comunicación, que en derechura debere manejar con [vuestras señorías] en quanto contemple digno de su atención como efectivamente lo practicare en exercicio de mi rendida obediencia, que será puntualísima en el cumplimiento de las superiores órdenes de [vuestras señorías]” (carta nº 11).

La fórmula de compromiso la encontramos tan sólo en una ocasión, en la que el administrador de correos de Cartagena de Indias se responsabilizada de ejecutar las disposiciones de los Directores Generales de la renta de correos a través de la forma siguiente:

- 1.- “que es quanto puedo informar a [vuestras señorías] en el asunto comprometiéndome en todos a la disposición de [vuestras señorías]” (carta nº 3).

Por lo que respecta a la fórmula de obligación notamos dos variantes distintas orientadas a tributar el deber que tiene el administrador postal de Cartagena de Indias con las instancias superiores peninsulares:

- 1.- “lo que participo a [vuestras señorías] en cumplimiento de mi obligación para que se sirvan determinar lo que sea de su mayor agrado” (carta nº 4).
- 2.- “quedo a [vuestras señorías] en todo el reconocimiento, que exige mi obligación, tributándoles las mismas con el más sincero rendido afecto” (carta nº 10).

Tras este grupo de fórmulas aparece la de despedida, que era habitual en este tipo documental, y en la que se recogían una serie de cortesías al uso de la época, reguladas mediante la *Pragmática de los Tratamientos y Cortesías* de 1588, que pretendía eliminar toda opulencia innecesaria y contraria al carácter común de estos documentos, disponiendo que la fórmula se redujera a la expresión “Dios guarde la Catholica persona de [vuestra] magestad”¹²³².

En las cartas emanadas de los administradores de correos de la estafeta de Cartagena de Indias se utiliza dicha fórmula, en la que no faltan algún elemento abreviado:

1.- “Dios guarde a [vuestras señorías] muchos años” (cartas n°s 13, 18, 29, 30, 34, 35, 41 y 42)

De ahí que la fórmula más simple de inicio se va transformando en más compleja, a través del uso de varios adjetivos, verbos y adverbios y que se añadían a la base común antes mencionada:

2.- “Dios [Nuestro Señor] prospere y guarde a [vuestras señorías muchos años]” (carta n° 40).

A partir de ahí, aparecen en esta fórmula muchos y variados calificativos con la intención de pretender los mejores deseos para el destinatario. De hecho, en la mayoría de estos tipos documentales, se manifiesta el enunciado “como deseo”, recogiendo la propuesta en la *Pragmática de los Tratamientos y Cortesías* de 1588:

3.- “Dios guarde a vuestras señorías muchos años como deseo” (cartas n°s 16 y 17).

Son muchas las cartas en las que figuran los verbos suplicar, pedir o rogar, que enriquecen esta expresión:

4.- “y [suplico] a [Nuestro Señor guarde a vuestra señoría muchos años] como puede” (carta n° 1).

5.- “cuias vidas pido a Nuestro Señor guarde [muchos años] (carta n° 3).

5.- “cuias vidas pido a [Nuestro] Señor prospere [muchos años] como deseo” (carta n° 5).

¹²³² A.G.S., *Cámara de Castilla*, Diversos de Castilla, 1, 80.

5.- “y en el interin pido a [Nuestro Señor guarde a vuestras señorías muchos años]” (carta nº 4).

5.- “en el interin quedo pidiendo a Nuestro [Señor] las vidas de vuestras señorías muchos años” (carta nº 10).

5.- “pido a [Nuestro Señor guarde a vuestras señorías muchos años]” (carta nº 6).

6.- “cua vida ruego a Dios [guarde muchos años]” (carta nº 11).

6.- “cua vida ruego a Dios prospere y [guarde muchos años] (carta nº 19).

A veces solía ocurrir que la alusión a Dios era sustituida por Nuestro Señor:

7.- “[Nuestro Señor guarde a vuestras señorías muchos años] como deseo” (cartas nºs 7 y 9).

7.- “Nuestro señor guarde a vuestras señorías muchos años” (carta nºs 8, 12 y 15).

E, incluso, podían convivir ambos términos en una sola fórmula, siendo la más utilizada en las cartas analizadas:

8.- “Dios [nuestro señor guarde a vuestras señorías muchos años]” (cartas nºs 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 36, 38, 39, 43 y 44)

Cabe destacar que esta fórmula se hace más compleja al sumar más calificativos y verbos, especialmente cuando se dirige a una instancia superior peninsular. Es el caso, por ejemplo, de la carta dirigida a Julián López de Ayllón, que utiliza la variante siguiente:

9.- “Deseo a [vuestra merced] la más integra salud y que Nuestro Señor le guarde los muchos años que deseo” (carta nº 14).

Y, fundamentalmente, las dirigidas al Marqués de Grimaldi, en las que figuran expresiones mucho más cuidadas:

10.- “y suplico a Nuestro Señor guarde la persona y vida de [vuestra excelencia] los muchos y felices años que puede” (cartas nºs 2, 20 y 37).

Por lo tanto, resulta evidente que, por lo que respecta a la fórmula de despedida, no existe una normalización ni homogeneidad en el uso de las abreviaturas, sino que se usan indistintamente de la persona emisora o de los destinatarios receptores de la carta.

Tras la fórmula de despedida se ubica la data con su expresión completa, es decir, fecha tónica y crónica. El discurso se caracteriza por la presencia de elementos deícticos espaciotemporales, puesto que aparece de forma explícita el lugar y la fecha del documento donde se escribió la carta.

El formato más usual era el de lugar, día, mes y año.

1.- “Cartagena de Yndias 10 de marzo de 1765” (cartas nº1)¹²³³.

Aunque también hallamos la fórmula en la que el mes se adelanta al día y año.

2.- “[Cartagena] de Yndias y mayo 1º de 1766” (cartas nº 5)¹²³⁴.

En este caso tampoco hay uniformidad a la hora de utilizar las abreviaturas pues, en algunas ocasiones, aparece simplificado el lugar, mientras que en otras el mes.

La manifestación tónica, esto es, el lugar desde el que se emite la carta va precedida indistintamente de las preposiciones “de” o “en” o, a veces, sin preposición, sino inmediatamente después, con coma o sin ella. En pocas ocasiones encontramos en estos tipos documentos el *incipit* “fecha en” o “data en” antes de la fórmula de la data. Eso sí, en todas las cartas el día y el año se expresan con números arábigos, excepto en la carta nº 38, en la que el año se nos presenta con letras. El mes, en cambio, se expresa desarrollado en la totalidad de sus grafías, salvo en aquellos casos que hace referencia a los cuatro últimos del año, es decir, septiembre, octubre, noviembre y diciembre. En esos casos puede aparecer abreviado con los guarismos 7, 8, 9, 10 acompañado de la grafía “e” sobrepuesta.

Tras la data, aparece la fórmula de sometimiento y acatamiento que va destacada del tenor documental, en una o dos líneas, conformando una especie de antefirma que le proporciona solemnidad a la carta. A pesar de que la *Pragmática de los Tratamientos y Cortesías* de 1588 promulgaba que “no se ponga en la cortesía de abaxo cosa alguna, más de la firma del que escriviere la tal carta”¹²³⁵, ello no se cumplió. De tal manera que esta fórmula se manifiesta de forma usual en todas las cartas emanadas por el administrador de correos. Al igual que ocurría en la fórmula de despedida, el enunciado más simple puede presentarse desarrollado o a través de una serie de abreviaturas: “Besa la mano de

¹²³³ En este sentido veáanse las cartas nºs 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 17, 18, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44.

¹²³⁴ En este sentido veáanse las cartas nºs, 12, 13, 16, 19, 21.

¹²³⁵ A.G.S., *Cámara de Castilla*, Diversos de Castilla, 1, 80.

vuestras señorías” cuando se dirige a los Directores Generales de la Renta y “[Besa la mano de vuestra excelencia] cuando se trata del marqués de Grimaldi.

A partir de aquí, esta fórmula se irá transformando en otras más complejas mediante el uso de múltiples calificativos, que se añadían a la fórmula anterior y de las que proporcionamos un amplio elenco, unas relacionadas con los Directores Generales:

1.- “[besa la mano a vuestras señorías] su más obligado y rendido servidor” (carta nº 3).

1.- “[besa la mano de vuestras señorías] su más obligado y maior servidor” (carta nº 7).

1.- “[besa la mano de vuestras señorías] su más reconocido y maior servidor” (carta nº 8).

1.- “[besa la mano de vuestras señorías] su más reconocido y obligado servidor” (cartas nºs 9 y 10).

1.- “[besa la mano de vuestras señorías] su más rendido y afecto servidor” (cartas nºs 11 y 12).

1.- “[besa la mano de vuestras señorías] su maior seguro servidor” (cartas nºs 13 y 18).

1.- “[besa la mano de vuestras señorías] su maior atento servidor” (carta nº 14). 1.- “[besa la mano de vuestras señorías] su maior servidor” (carta nº 15).

1.- “[besa la mano de vuestras señorías] su más rendido servidor” (carta nº 16).

1.- “[besa la mano de vuestras señorías] su mas atento reverente servidor” (cartas nºs 21 y 31).

1.- “[besa la mano de vuestras señorías] su más reverente servidor” (cartas nºs 36 y 44).

1.- “[besa la mano de vuestras señorías] su mas atento seguro servidor” (cartas nºs 19, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 y 30).

1.- “[besa la mano de vuestras señorías] su más atento servidor” en diferentes variantes según los vocablos acortados (cartas nºs 32, 33, 34, 35, 38, 39, 40, 42, 43).

Y otras con el Marqués de Grimaldi:

2.- “[besa la mano de vuestra excelencia] su más reverente súbdito” (carta nº 20).

José Flores Longoria, administrador de correos de Cartagena de Indias, empleaba de forma bastante usual, en la mayoría de sus cartas, las siguientes fórmulas para dirigirse con cortesía y dignidad a los Directores Generales:

1.- “[besa la mano de vuestras señorías] su más atento seguro servidor” (cartas nºs 19, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29 y 30).

1.- “[besa la mano de vuestras señorías] su más atento servidor” en diferentes variantes según los vocablos acertados (cartas nºs 32, 33, 34, 35, 38, 39, 40, 42, 43).

Mientras que los dos primeros administradores, que eran peninsulares, Roque de Aguión y Andrade y Manuel de Valbuena, tendían a una mayor suntuosidad en esta fórmula, tal y como se refleja en el uso de adverbio y tres atributos.

1.- “[besa la mano de vuestras señorías] su mas rendido, atento y obligado servidor” (carta nº 1), que manejaba el primero.

1.- “[besa la mano a vuestras señorías] su mas obligado atento y maior servidor” (cartas nºs 4, 5 y 6), que acostumbraba el segundo.

Además, encontramos fórmulas más complejas con el uso de varios adverbios, adjetivos y el término súbdito, además del de servidor. Es el caso, por ejemplo, de la carta remitida por Roque de Aguión y Andrade, administrador de correos, al marqués de Grimaldi:

2.- “[besa la mano a vuestra excelencia] su mas atento, obligado y rendido servidor y súbdito” (carta nº 2).

También tenemos el caso de la carta remitida por Antonio Calderón, administrador de correos, a los Directores Generales de la renta:

2.- [besa la mano a vuestras señorías] su mas rendido servidor y súbdito” (carta nº 17).

Y, finalmente, las utilizadas por José Flores Longoria, administrador de correos, dirigidas, igualmente, a los Directores Generales de la renta:

2.- “[besa la mano a vuestras señorías] su seguro servidor y obsequioso súbdito (carta nº 41).

Llama la atención la formulación utilizada por este último administrador cuando se dirige al Marqués de Grimaldi, sin la expresión “besa la mano de vuestra señoría”:

3.- “[su más atento reverente súbdito]” (carta nº 37).

Tal y como sucedía en fórmulas y expresiones anteriores, tampoco aquí había encontramos una regulación ni homogeneidad en el uso de las abreviaturas, sino que se usan de forma indeterminada. En la misma situación se presentan las preposiciones “de” o “a” tras la manifestación “besa la mano” que se emplean indistintamente.

Inmediatamente seguida a la fórmula de sometimiento y acatamiento se encuentra la suscripción, en la que el otorgante del documento apone su firma compuesta de nombre y apellido; y la rúbrica.

1.- Roque de Aguión (cartas n°s 1 y 2) (imagen n° 95).

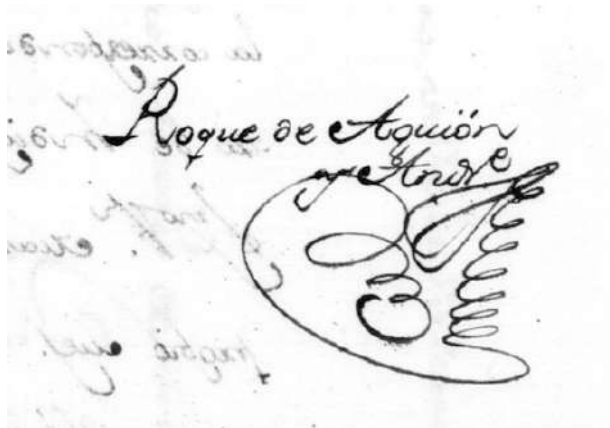
A black and white photograph of a handwritten document. The text is written in a cursive script. The main text reads "Roque de Aguión" followed by "y Andrade" in a smaller, less legible script. Below the text is a large, elaborate rubric consisting of several loops and flourishes.

Imagen n° 95: Firma y rúbrica del administrador de correos de Cartagena de Indias Roque de Aguión y Andrade. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

2.- Manuel de Valbuena (cartas n°s 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10) (imagen n° 96).

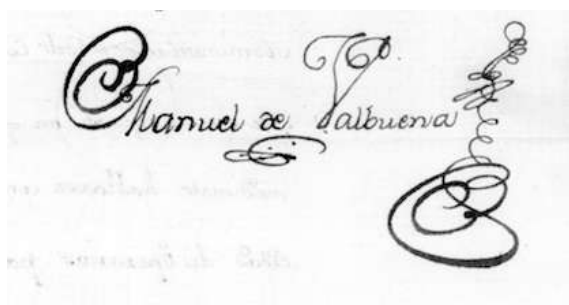
A black and white photograph of a handwritten document. The text is written in a cursive script. The main text reads "Manuel de Valbuena" followed by "y Andrade" in a smaller, less legible script. Below the text is a large, elaborate rubric consisting of several loops and flourishes.

Imagen n° 96: Firma y rúbrica del administrador de correos de Cartagena de Indias Manuel de Valbuena. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

3.- Antonio Calderón (cartas nºs 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18) (imagen nº 97).

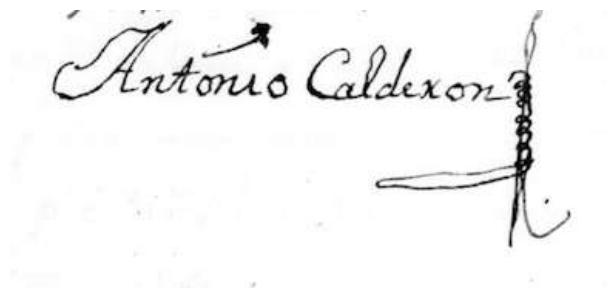
A handwritten signature in cursive script that reads "Antonio Calderón". To the right of the name is a large, decorative flourish consisting of a vertical line with several loops and a horizontal stroke at the bottom.

Imagen nº 97: Firma y rúbrica del administrador de correos de Cartagena de Indias Antonio Calderón. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

4.- José Flores Longoria (cartas nºs 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44) (imagen nº 98).

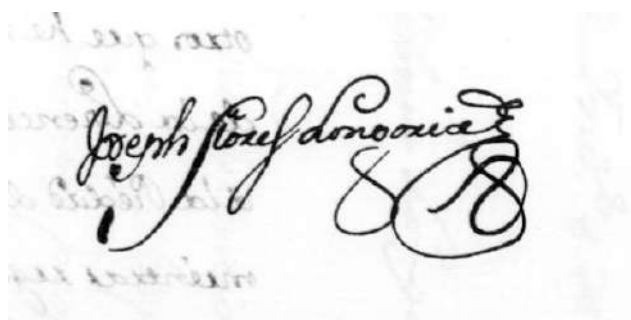
A handwritten signature in cursive script that reads "José Flores Longoria". To the right of the name is a large, decorative flourish consisting of several loops and a horizontal stroke at the bottom.

Imagen nº 98: Firma y rúbrica del administrador de correos de Cartagena de Indias José Flores Longoria. Fuente: A.G.I., *Correos*, 70 A.

Al pie de la carta localizamos la dirección en la que se consigna su identidad, ya sea de forma nominativa, a través de su nombre y apellidos; o bien genérica, indicando el cargo que ocupa en la institución. Siguiendo estas directrices exponemos tres formas de expresar la dirección: la genérica y la nominativa, ambas correspondientes a los Directores Generales de la Renta, y la tercera con clara alusión al resto de destinatarios que ocupan diversos cargos en la renta de correos. Cada una de estas formas tiene una serie de variantes, como veremos a continuación.

La dirección genérica, corresponde al oficio desempeñado en la Dirección General de Correos, muestra diferentes fórmulas que van de lo más simple a lo más complejo,

agregando sustantivos y/o adjetivos. Así nos encontramos con aquellas que aluden al oficio de “Director General”:

- 1.- “Señores Directores Generales de la Renta de Correos” (cartas n°s 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 15, 17), utilizadas por los administradores Manuel de Valbuena y Antonio Calderón.

Otras que hacen mención al oficio de “Administrador General”, tal y como acaece en los siguientes ejemplos:

- 2.- “Señores Administradores Generales de Correos”, en la que no figura la expresión “Directores” (cartas n°s 32, 33 y 40).

- 2.- “Señores Administradores Generales de la Renta de Correos de la Corona” (carta n° 1).

Y, para finalizar, aquellas que unen ambas expresiones, es decir, la de Administrador y Director. Esta fórmula presenta una serie de añadidos relativos a la indicación del lugar al que va dirigida, la indicación que se trata de una renta real y el señalar su jurisdicción sobre las postas:

- 3.- “Señores Administradores y Directores Generales” (cartas n°s 19 y 30).

- 3.- “Señores Administradores y Directores Generales. Madrid” (carta n° 29).

- 3.- “Señores Administradores Directores Generales de la Renta de Correos” (cartas n°s 12, 21, 22 y 31).

- 3.- “Señores Administradores y Directores Generales de la Real Renta de Correos” (carta n° 41).

- 3.- “Señores Administradores Directores Generales de la Renta de Correos y Postas (cartas n°s 23, 24, 26, 27, 28, 34, 35, 38), usada por el administrador José Flores Longoria.

- 3.- “Señores Administradores Directores Generales de Correos y Postas” (carta n° 39, 43 y 44).

- 3.- “Señores Directores de la Renta de Correos” (cartas n°s 13 y 16).

La segunda forma alude a la dirección nominativa, es decir, aquella en la que se recogen de forma específica los nombres y apellidos de los destinatarios. Así figuran los nombres completos de los Directores Generales, en vez de su cargo:

4.- “Señores don Lázaro Fernández de Ángulo y don Antonio de la Cuadra” (cartas n°s 10, 11, 18 y 36)

O bien, simplemente a uno de ellos, como aconteció tras la muerte de Lázaro Fernández de Angulo a finales de 1776:

4.- “Señor don Antonio de la Cuadra” (carta n° 42).

La tercera forma es la designada por el grupo de otras direcciones, es decir, aquella en las que la carta iba destinada a otros poderes superiores, ya fueran americanos o peninsulares. Es el caso de las cartas dirigidas por el administrador de correos al Superintendente General de Correos, el Marqués de Grimaldi:

5- [Excelentísimo señor] Marqués de Grimaldi (cartas n°s 2, 20 y 37).

La carta remitida por el administrador de correos al Contador General de la renta de correos, Julián López de Ayllón:

6- “Señor Don Julián López de Ayllón” (carta n° 14)

Y, para concluir, la enviada por el administrador de correos al administrador principal de correos de La Habana, José Antonio de Armona:

7- “Señor don Josseph Antonio de Armona” (carta n° 25).

En estas variantes de la dirección tampoco existía una normalización en el uso de las abreviaturas, sino que se usaban de forma indistinta para reducir una u otra palabra.

En definitiva, a través de las 44 cartas examinadas, emitidas por los distintos administradores de correos de Cartagena de Indias que estuvieron en el cargo desde 1765 hasta 1777, podemos comprobar como este tipo documental seguía un modelo bastante homogéneo, por lo que respecta a su estructura diplomática, pero no así en cuanto a la normalización de sus fórmulas, que presentan una gran diversidad de variantes en función del otorgante y del destinatario de la carta. Con este análisis hemos elaborado los siguientes cuadros sinópticos.

| Nº | Nº AP. DOC. | FECHA | INV. | FÓRM TRAT. | EXPOS. | FÓRM. OBED. | FÓRM. COMP. | FÓRM. OBLIG. | FÓRM. DESP. | DATA | FÓRM. SOMET. Y ACAT. | SUSCRIP. | DIREC. | SIG. |
|----|----------------|----------------------------------|------|---------------------------------------|----------------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|------|-------------------------|----------|--------|--|
| 1 | | 1765, marzo 10. Cartagena | X1-1 | X2-3 | X3-1 | X4-1 | | | X5-4 | X6-1 | X7-1 | X8-1 | X9-2 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 1. Número 2. |
| 2 | | 1765, marzo 27. Cartagena | X1-1 | X2-4 X3-5 X4-6 X9-4 X10-5 | X5-1 | X6-2 | | | X7-10 | X8-1 | X11-2 | X12-1 | X13-5 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 1. Número 2. |
| 3 | | 1765, septiembre 5. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 | | X4-1 | | X5-5 | X6-1 | X7-1 | X8-2 | X9-1 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 1. Número 2. |
| 4 | | 1766, marzo 2. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 X3-2 | | | X4-1 | X5-5 | X6-1 | X7-1 | X8-2 | X9-1 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 2. Número 1. |
| 5 | | 1766, mayo 1. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-4 | | | | X4-5 | X5-2 | X6-1 | X7-2 | X8-1 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 2. Número 1. |
| 6 | | 1766, junio 30. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-2 | X4-3 | | | X5-5 | X6-1 | X7-1 | X8-2 | X9-1 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 2. Número 1. |
| 7 | | 1766, noviembre 9. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-2 X3-4 X3-5 | | | | X4-7 | X5-1 | X6-1 | X7-2 | X8-1 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 2. Número 1. |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----|--|----------------------------------|------|------|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| 8 | | 1767, abril 22. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 | X4-4 | | | X5-7 | X6-1 | X7-1 | X8-2 | X9-1 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 2. Número 2. |
| 9 | | 1767, junio 26. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 | | | | X4-7 | X5-1 | X6-1 | X7-2 | X8-1 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 2. Número 2. |
| 10 | | 1767, noviembre 3. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 | | | | X4-5 | X5-1 | X6-1 | X7-2 | X8-4 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 2. Número 2. |
| 11 | | 1767, noviembre 10. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 | X4-5 | X5-2 | X6-6 | X7-1 | X8-1 | X9-3 | X8-4 | | AGI, Correos, 69 A. Ramo 2. Número 2. |
| 12 | | 1768, febrero 4. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 X3-5 | | | | X4-7 | X5-2 | X6-1 | X7-3 | X8-3 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 3. Número 1. |
| 13 | | 1768, agosto 11. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-2 | | | | X4-1 | X5-2 | X6-1 | X7-3 | X8-3 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 3. Número 1. |
| 14 | | 1768, agosto 24. Cartagena | X1-1 | X2-2 | X3-5 | | | | X4-9 | X5-1 | X6-1 | X7-3 | X8-6 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 3. Número 1. |
| 15 | | 1768, diciembre 12. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-2 | | | | X4-7 | X5-1 | X6-1 | X7-3 | X8-1 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 3. Número 1. |
| 16 | | 1769, febrero 11. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 | | | | X4-3 | X5-2 | X6-1 | X7-1 | X8-3 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 3. Número 2. |
| 17 | | 1769, agosto 3. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-6 | | | | X4-3 | X5-1 | X6-2 | X7-3 | X8-1 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 3. Número 2. |
| 18 | | 1769, octubre 26. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-3 | | | | X4-1 | X5-1 | X6-1 | X7-3 | X8-4 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 3. Número 2. |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----|--|----------------------------------|------|------------------------------|----------------------|--|--|--|-------|------|------|-------|-------|--|
| 19 | | 1770, diciembre 3. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 X3-4 | | | | X4-5 | X5-2 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 1. Número 1. |
| 20 | | 1770, diciembre 15. Cartagena | X1-1 | X2-4 X3-5 X7-4 X8-5 | X4-2 X4-3 | | | | X5-10 | X6-1 | X9-2 | X10-4 | X11-5 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 1. Número 1. |
| 21 | | 1771, enero 23. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 X3-2 X3-5 | | | | X4-8 | X5-2 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 2. Número 1. |
| 22 | | 1771, febrero 25. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-6 | | | | X4-8 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 2. Número 1. |
| 23 | | 1771, julio 28. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-2 | | | | X4-8 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 2. Número 1. |
| 24 | | 1772, febrero 25. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-4 | | | | X4-8 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 2. Número 2. |
| 25 | | 1772, marzo 31. Cartagena | X1-1 | X2-2 | X3-1 X3-4 X3-5 | | | | X4-8 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-7 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 2. Número 2. |
| 26 | | 1772, julio 21. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-2 X3-4 | | | | X4-8 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 2. Número 2. |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----|--|---------------------------------|------|------|--------------|--|--|--|------|------|------|------|------|--|
| | | | | | X3-5 | | | | | | | | | |
| 27 | | 1773, febrero 10. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-4 X3-5 | | | | X4-8 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 1. |
| 28 | | 1773, marzo 11. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-6 | | | | X4-8 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 1. |
| 29 | | 1773, diciembre 8. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 | | | | X4-1 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 1. |
| 30 | | 1774, marzo 5. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-3 | | | | X4-1 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 2. |
| 31 | | 1774, abril 22. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-2 X3-5 | | | | X4-8 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 2. |
| 32 | | 1775, enero 27. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-3 | | | | X4-8 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-2 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 3. |
| 33 | | 1775, enero 27. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-4 X3-5 | | | | X4-8 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-2 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 3. |
| 34 | | 1775, marzo 6. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 | | | | X4-1 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 3. |
| 35 | | 1775, marzo 6. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 | | | | X4-1 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 3. |
| 36 | | 1775, marzo 8. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-3 | | | | X4-8 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-4 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 3. |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----|--|----------------------------------|------|------------------------------|--------------|--|--|--|-------|------|------|-------|-------|--|
| 37 | | 1775, marzo 8. Cartagena | X1-1 | X2-4 X3-5 X7-4 X8-5 | X4-3 | | | | X5-10 | X6-1 | X9-3 | X10-4 | X11-5 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 3. |
| 38 | | 1775, junio 30. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-2 X3-4 | | | | X4-8 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 3 |
| 39 | | 1775, julio 29. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 | | | | X4-8 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 3. |
| 40 | | 1776, enero 4. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 | | | | X4-2 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-2 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 4. |
| 41 | | 1776, diciembre 26. Cartagena | X1-1 | X2-2 | X3-2 | | | | X4-1 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 4. |
| 42 | | 1777, enero 10. Cartagena | X1-1 | X2-2 | X3-4 | | | | X4-1 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-4 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 5. |
| 43 | | 1777, julio 5. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-2 | | | | X4-8 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 5. |
| 44 | | 1777, agosto 2. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-4 X3-5 | | | | X4-8 | X5-1 | X6-1 | X7-4 | X8-3 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 5. |

7.2.1.2. CARTAS EMANADAS DE LOS OFICIALES DE CORREOS DE CARTAGENA DE INDIAS

Los oficiales empleados en la administración de correos de Cartagena de Indias cumplían con un rol esencial dentro de ella, siempre bajo la dirección y órdenes del administrador postal. Este hecho justifica la existencia de un menor número de cartas emitidas por los distintos oficiales y dirigidas a los poderes peninsulares, toda vez que, fundamentalmente, se dedicaban a auxiliar al administrador en las numerosas tareas burocráticas, pero siempre con el beneplácito y en su nombre. Sin embargo, contamos con ciertos temas que sí podían comunicar a las autoridades peninsulares, como la información sobre el funcionamiento de la oficina postal o la mejora económica de sus empleos.

Hemos elegido como muestra 12 cartas de la sección de correos del Archivo General de Indias para el estudio de su estructura diplomática relativas a los siguientes oficiales¹²³⁶: Mauricio Carrasquilla, oficial mayor interventor (cartas n°s 1, 4 y 5); José de la Terga, oficial 2° (carta n° 2), Bernabé Antonio de Novoa, oficial 3° (cartas n°s 3, 6, 7, 8, 11 y 12); Tomás Alonso Carriazo, oficial mayor interventor (carta n° 9); y José Francisco Martínez y Viana, oficial 2° (carta n° 10).

Las cartas de los oficiales se inician con una invocación monogramática, que consta de una cruz reducida a sus elementos esenciales colocada en la parte superior central del documento. El modelo base de la invocación utilizada en las cartas consta de una cruz latina en cursiva en forma de “t”, que se refleja en las cartas n°s 2, 5, 7 y 9 (imagen n° 99).

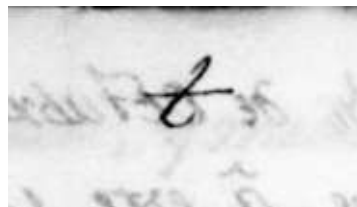


Imagen n° 99: Invocación monogramática: cruz latina en cursiva en forma de “t”. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹²³⁶ Apéndice documental. Documento n° 36.

Sin embargo, la forma más empleada en las cartas emanadas de los oficiales de correos es una manifestación más tendente a la cursividad de los trazos, formando una doble “t”, evidenciada en las cartas n°s 1, 3, 4, 6, 8, 10, 11 y 12 (imagen n° 100).

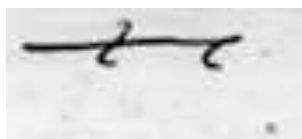


Imagen n° 100: Invocación monogramática: cruz latina en cursiva en forma de doble t. Fuente: A.G.I., *Correos*, 70 A.

Debajo de la invocación monogramática, generalmente solía aparecer la fórmula de tratamiento, aunque en algunas cartas se presenta tras la dirección (cartas n°s 1, 3 y 5). En algún caso la fórmula de tratamiento vuelve a aparecer tras la data de la carta.

La manifestación del tratamiento de cortesía aparece destacada del texto y se representa con la fórmula “señores”, acompañada de una serie de adverbios y adjetivos, que le proporcionaban mayor respeto y consideración. Las expresiones más utilizadas fueron las siguientes:

1.- “muy señores míos” (cartas n°s 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10, 11 y 12).

En el resto de las cartas correspondientes al oficial, Bernabé Antonio Novoa, se empleaba la fórmula:

⁷¹²³⁷.- “muy venerados señores” (cartas n°s 6, 7 y 8).

Tras la fórmula de tratamiento aparece el expositivo, en el que figuran diferentes asuntos sobre cuestiones relativas al giro postal, y con una extensión muy desigual en función del interés del oficial por comunicar un hecho con mayor o menor detalle. Entre dichos asuntos recogidos figuran los siguientes:

Personal de la administración: es el asunto más frecuente que localizamos en las cartas debido a que los oficiales trataban sobre estos temas que les concernían de forma

¹²³⁷ Este aparente salto de numeración viene justificado por el hecho de continuar las variantes que figuran en las cartas emanadas de los administradores de correos. Se repetirá en cada una de las fórmulas que la componen.

directa. El motivo que más se repite es el de la solicitud de ascensos en el seno del organismo postal:

1.- “Por el ascenso a administrador del correo marítimo de esta ciudad de don Manuel de Valbuena ofizial maior interventor de él, he meresido a este cavallero governador marques de Sobremonte subdelegado del excelentísimo señor Superintendente general la honra de que me nombrase en su lugar por tal ofizial maior interbentor, en cuiá pocezióu quedo, con la condición de traer confirmación de su excelencia y de vuestras señorías y animando mi spiritu el desseo de continuar empleado en el Real servicio para acreditar mi amor y lealtad en el dessempeño de mis obligaciones y el concepto de este cavallero” (carta nº 1)¹²³⁸.

Así en las cartas de los oficiales, Mauricio Carrasquilla, José de la Terga y Bernabé Antonio de Novoa, figura el término “suplico” seguida de la prebenda que se desea obtener. Los nombramientos también figuran como tema en el expositivo:

1.- “[...] y como para tal sonrojo no hallo a mi entender causa alguna me es mucho más sensible mi descenso [...] y por el contrario señores, si vuestras señorías conocen mi ignocencia rendidamente les suplico miren por mi amor quando mi merito no tenga algún lugar, pues creo no se les ocultará a vuestras señorías que mi animo nunca fue servir en esta renta por el ynterez del sueldo que he tenido [...]” (carta nº 4)¹²³⁹.

También nos encontramos con temas relativos a las tomas de posesión de estos oficiales:

1.- “Después de varios informes que tomo el señor comisionado don Josseph Antonio de Pando de mi nacimiento, inteligencia, eficacia y buenas costumbres para encargarme la plaza de segundo oficial de esta Administración principal de correos, se sirvió expedir título provisional a mi favor, con fecha de 24 de octubre de el año pasado de 1770, en cuiá virtud se me dio posesión con la de 12 de noviembre, y a vuestras señorías noticia de este nombramiento para que les sirbiese de inteligencia. Desde dicho tiempo he desempeñado mi obligación con el celo y pureza que es bien notorio y deseando continuar por el mucho amor que tengo al servicio de Su Majestad particularmente en este ramo de Real Hazienda [...]” (carta nº 10).

¹²³⁸ En este sentido véanse las cartas nºs 2, 3, 6 y 7.

¹²³⁹ En este sentido véase también la carta nº 5.

Así como con los ceses en sus respectivos puestos de los empleados postales:

1.- “Haviendo traslucido ciertamente que este administrador don Josef Flores Longoria escribió al comisionado don Josef Antonio de Pando, con fecha 26 de marzo del corriente, con el fin de que se me separase de esta administración, como tengo echo presente a vuestras señorías en 30 de abril, y le previene al mismo tiempo, que en 21 de aquel escribía a vuestras señorías sobre el mismo asunto. Con este motivo tuve a bien de escribir al comisionado lo que se demuestra por la adjunta de la que obtuve su respuesta que también acompaño copia. Lo que noticio a vuestras señorías para su inteligencia” (carta n° 8).

Las cuestiones económicas resultaban esenciales en el manejo de la administración postal, razón por la que se exponen en las cartas de los oficiales de forma bastante habitual. En ellas se trata sobre el caudal y los gastos financieros de la estafeta:

4.- “No habiendo sido suficientes las repetidas instancias echas por esta administrazi3n a don Josseph de la Terga, administrador de la estafeta de Panamá, para que le obligasen a dar oportunamente sus cuentas, y remitiese los caudales líquidos que adeuda a la Renta [...]” (carta n° 9).

También nos encontramos con asuntos de fraudes:

4.- “[...] me parece no he faltado a lo más mínimo, como lo acreditan las cuentas de aquel, y últimamente las de este, en cuia inspección no ha hallao dicho don Joseph de Pando reparo alguno que ponerles, mala versasion en sus partidas, ni estravio de caudales fuera del arca, causas que solamente contemplo justas para los sonrojos que he padecido [...]” (carta n° 4).

Y deudas originadas por los mismos oficiales:

4.- “Haviendo servido la plaza de oficial tercera en la Administración principal de correos de esta ciudad en el año próximo pasado de setecientos setenta y cinco, solo siete meses y onze días, por haver sesado el uso de ella, en 11 de agosto del mismo. Con este motivo, y el de haver quedado adeudando en el oficio unos pesos por suplemento que se me hizo estando gravemente enfermo, sobre unas prendas de oro, que avia todavía existen en el empeño [...]” (cartas n° 11)¹²⁴⁰.

¹²⁴⁰ En este sentido véase también la carta n° 12.

El asunto de las oficinas de correos agregadas a la de Cartagena de Indias es el otro argumento que se refleja en las cartas de los oficiales, debido a que algunos de ellos se trasladaban de la principal de Cartagena de Indias para ocupar puestos superiores en las subalternas, especialmente en las de Panamá y Portobelo:

5.- “Como vuestras señorías reconocerán de la adjunta certificada copia, se me manda por don Joseph Antonio de Pando, passe a Portovelo, de interino administrador de aquel correo, vacante por muerte de don Domingo Martínez, y que ocurra a vuestras señorías para obtener su aprobación [...]” (cartas nº 5)¹²⁴¹.

En una ocasión concluye el expositivo con una fórmula de obediencia en la que, Mauricio Carrasquilla, oficial mayor interventor, acata las órdenes de las instancias superiores peninsulares a través de la fórmula.

6.- “comunicándome sus superiores [órdenes] para mi asierto y exercicio de mi ciega ovediencia, en desempeño de esta confianza, y crédito de mi amor, y zelo con que deseo emplearme en servicio de [Su Majestad] y en quanto sea del obsequio de [vuestras señorías]” (carta nº 5).

El expositivo puede recoger, en una carta, uno o varios asuntos relativos a la gestión de la oficina de correos de Cartagena de Indias, de manera aleatoria. Es el caso, por ejemplo, de las cartas nºs 3, 4, 5 y 9, que combinan distintos asuntos, como hemos podido constatar en las líneas precedentes.

A continuación del expositivo, figura la fórmula de despedida en la que aparecen diferentes abreviaturas, sin que podamos reseñar una normalización al respecto, dado que su inclusión se lleva a cabo de forma indistinta. Con la base común de la fórmula:

1.- “Dios guarde a [vuestras señorías] muchos años” (cartas nºs 3, 6, 7, 8, 11 y 12).

Localizamos otras variantes tomando como base la anterior:

7.- “[Nuestro Señor guarde a vuestras señorías muchos años]” (carta nº 10).

8.- “Dios [Nuestro Señor guarde a vuestras señorías] muchos años” (cartas nº 9).

¹²⁴¹ En este sentido véanse las cartas nºs 3 y 9.

Bien otras a la que se le añaden otros elementos como la inclusión del verbo “deseo”, según lo dispuesto en la *Pragmática de los Tratamientos y Cortesías* de 1588:

11.- “Nuestro Señor guarde a [vuestras señorías] los muchos años de mi deseo” (carta nº 2).

12.- “Nuestro señor [guarde] la importante vida de v.ss. los [muchos años que] puede y deseo” (carta nº 4).

Definitivamente estas fórmulas se irán convirtiendo en otras más complejas con la inclusión del verbo rogar

13.- “cuias vidas ruego a [nuestro señor guarde muchos años]” (carta nº 5).

14.- “cuias importantes vidas ruego a [nuestro] señor dilate con toda felicidad [muchos años]” (carta nº 1).

Tras la fórmula de despedida se sitúa la data iniciada con el incipit “de” o “en”, e incluso sin él. Le acompaña la expresión de la fecha tópica y cronológica completa, es decir, lugar, día, mes y año:

1.- “[Cartagena de Indias] 22 de abril de 1767” (carta nº 2)¹²⁴².

Aunque también hallamos ejemplos en los que se altera el orden de estos elementos, es decir, lugar seguido ahora del mes, día y año:

2.- [Cartagena] de Indias y [octubre], 10 de 1765 (carta nº 1)¹²⁴³.

Al igual que acontecía con la fórmula de despedida tampoco en la data existe uniformidad a la hora de utilizar las abreviaturas pues, en algunas ocasiones, aparece abreviado el lugar, mientras que, en otras, figura el mes.

En todas las cartas el día y el año se expresan en cifras con números arábigos, mientras que el mes figura desarrollado en letras.

Detrás de la data y destacada del tenor documental, como si de una antefirma se tratara, aparece la fórmula de sometimiento y acatamiento, cuya forma más usual toma como base la expresión “Besa la mano a/de vuestras señorías” y, a partir de aquí, se irá

¹²⁴² En este sentido véanse las cartas nºs 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12.

¹²⁴³ En este sentido véase la carta nº 5.

complicando conforme se le añaden adverbios, verbos y adjetivos para dotarle de mayor solemnidad:

1.- “[Besa la mano de v.ss.] su más [humilde servidor]” (carta nº 1).

1.- “[Besa la mano a v.ss.] su más rendido súbdito” (carta nº 2).

1.- “[Besa la mano de v.ss. su mayor seguro servidor]” (carta nº 5).

1.- “[Besa la mano de v.ss.] su más atento seguro servidor” (cartas nºs 3, 4, 9, 10).

Las formas más utilizadas presentan una mayor complejidad mediante el uso de un mayor número de calificativos:

2.- “[Besa la mano de v.ss.] su más atento [seguro] servidor y obsequioso súbdito” (cartas nºs 6, 7, 8, 11).

2.- “[Besa la mano de v.ss.] su [seguro] servidor y obsequioso súbdito” (carta nº 12).

Las dos últimas formas documentales fueron realizadas por Bernabé Antonio de Novoa. En esta fórmula tampoco se advierte ningún tipo de normalización en cuanto al uso de las abreviaturas.

Por lo que respecta a la suscripción de los oficiales de la administración de correos de Cartagena de Indias, está compuesta por su firma y rúbrica. La firma suele llevar la expresión de su nombre y apellido.

5.- Mauricio Carrasquilla (cartas nºs 1, 4 y 5).

6.- José de la Terga (carta nº 2).

7.- Bernabé Antonio de Novoa (cartas nºs 3, 6, 7, 8, 11 y 12) (imagen nº 101).

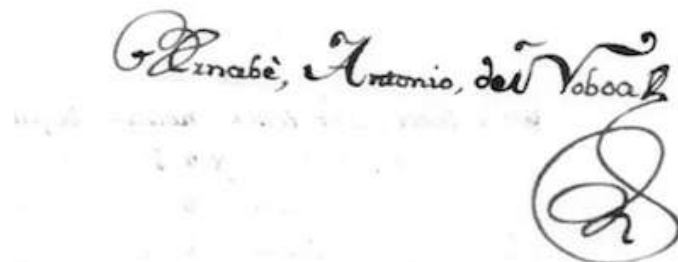


Imagen nº 101: Firma y rúbrica del oficial 3º Bernabé Antonio de Novoa. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69

B.

8.- Tomás Alonso Carriazo (carta n° 9) (imagen n° 102).

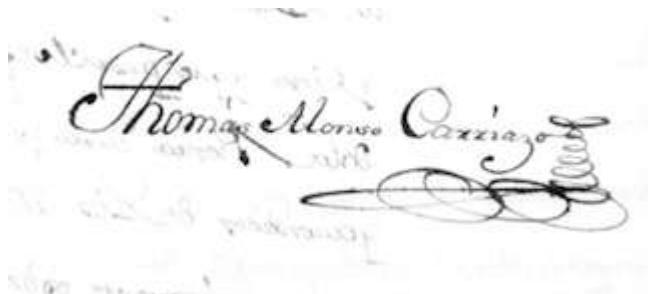
A handwritten signature in cursive script that reads "Tomás Alonso Carriazo". Below the signature is a large, decorative flourish or rubric consisting of several overlapping loops and lines.

Imagen n° 102: Firma y rúbrica del oficial mayor interventor Tomás Alonso Carriazo. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

9.- José Francisco Martínez y Viana, oficial 2° (carta n° 10).

Generalmente al final de la carta se ubica la dirección. La mayor parte de las cartas emanadas de los oficiales de correos empleaban la dirección genérica referida al cargo que las autoridades desempeñaban en la renta de correos, en este caso los Directores Generales:

1.- “Señores Directores [Generales] de la renta de correos” (carta n° 2).

1.- “Señores Directores Generales” (carta n° 6).

O bien como administradores:

2.- “[Señores Administradores] Generales” (cartas n°s 3, 4, 5).

Y, finalmente, uniendo ambas formas:

3.- “Señores Administradores y Directores Generales” (carta n° 7)

3.- “Señores Administradores y [Directores] Generales de la [renta] de correos” (carta n° 8)

3.- “[Señores Administradores] Directores [Generales] de la [renta] de correos y postas” (cartas n°s 9 y 10).

3.- “[Señores Administradores] y Directores Generales de la [real renta] de correos” (cartas n°s 11 y 12).

Menos común fue la variable de la dirección nominativa en la que se especificaban los nombres y apellidos de los destinatarios, es decir, de los Directores Generales:

4.- [Señor don] Lázaro [Fernández] de Ángulo y [don Antonio] de la Cuadra (carta nº 1).

Hay casos en los que ambas formas, la genérica y nominativa, pueden figurar en un mismo documento. Al principio de la carta, la genérica: “señores administradores generales”, y al final del mismo, la nominativa:

4.- [Señores don] Lázaro [Fernández] de Angulo y [don] Antonio de la Cuadra (carta nº 5).

En todas ellas comprobamos cómo tampoco en la dirección existía una normalización en la utilización de las abreviaturas.

En definitiva, a través de las 12 cartas examinadas emitidas por los distintos oficiales de la administración de correos de Cartagena de Indias, podemos corroborar seguían un modelo bastante uniforme, aunque con una gran diversidad de expresiones no sujetas a normalización alguna, al igual que acontecía con las cartas de los Directores Generales. Con la información obtenida hemos confeccionado el siguiente cuadro sinóptico.

| Nº | Nº AP. DOC. | FECHA | INV. | FÓRM TRAT. | EXPOS. | FÓRM. OBED. | FÓRM. DESP. | DATA | FÓRM. SOMET. Y ACAT. | SUSCRIP. | DIREC. | SIG. |
|----|----------------|---------------------------------|------|---------------|--------------|----------------|----------------|------|-------------------------|----------|---------------|--|
| 1 | | 1765, octubre 10. Cartagena | X1-1 | X3-1 X7-1 | X4-1 | | X5-14 | X6-2 | X8-1 | X9-5 | X2-4 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 1. Número 2. |
| 2 | | 1767, abril 22. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 | | X4-11 | X5-1 | X6-1 | X7-6 | X8-1 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 2. Número 2. |
| 3 | | 1770, enero 10. Cartagena | X1-1 | X3-1 | X4-1 X4-5 | | X5-1 | X6-1 | X7-1 | X8-7 | X2-2 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 1. Número 1. |
| 4 | | 1770, febrero 9. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 X3-4 | | X4-12 | X5-1 | X6-1 | X7-5 | X8-2 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 1. Número 1. |
| 5 | | 1770, marzo 26. Cartagena | X1-1 | X3-1 | X4-1 X4-5 | X5-6 | X6-13 | X7-2 | X8-1 | X9-5 | X2-2 X10-4 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 1. Número 1. |
| 6 | | 1770, marzo 27. Cartagena | X1-1 | X2-7 | X3-1 | | X4-1 | X5-1 | X6-2 | X7-7 | X8-1 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 1. Número 1. |
| 7 | | 1771, abril 30. Cartagena | X1-1 | X2-7 | X3-1 | | X4-1 | X5-1 | X6-2 | X7-7 | X8-3 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 2. Número 1. |
| 8 | | 1771, junio 29. Cartagena | X1-1 | X2-7 | X3-1 | | X4-1 | X5-1 | X6-2 | X7-7 | X8-3 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 2. Número 1. |
| 9 | | 1772, diciembre 2. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-4 X3-5 | | X4-8 | X5-1 | X6-1 | X7-8 | X8-3 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 2. Número 2. |

| | | | | | | | | | | | | |
|----|--|-------------------------------|------|------|------|--|------|------|------|------|------|--|
| 10 | | 1773, octubre 2. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-1 | | X4-7 | X5-1 | X6-1 | X7-9 | X8-3 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 1. |
| 11 | | 1776, abril 25. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-4 | | X4-1 | X5-1 | X6-2 | X7-7 | X8-3 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 4. |
| 12 | | 1776, junio 30. Cartagena | X1-1 | X2-1 | X3-4 | | X4-1 | X5-1 | X6-2 | X7-7 | X8-3 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 4. |

7.2.2. EXPEDIENTES

7.2.2.1. EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO

El expediente es, según el *Diccionario de Terminología Archivística*, una “unidad documental formada por un conjunto de documentos generado orgánica y funcionalmente por un sujeto productor en la resolución de un mismo asunto”¹²⁴⁴. En este estudio analizaremos los expedientes conservados en administración de correos de Cartagena de Indias en el ejercicio de sus funciones para resolver determinados asuntos.

La palabra expediente procede del latín *expediens/tis*, que significa soltar, dar curso, convenir. Margarita Gómez Gómez explica que durante la Edad Media y buena parte de la Moderna fue una expresión usada fundamentalmente para indicar que algo resultaba conveniente y acertado para lograr algún fin¹²⁴⁵. A partir del siglo XV, poco a poco, la palabra expediente se fue identificando con el significado de adoptar una decisión concreta. Tanto es así que en el *Diccionario de Autoridades* de 1732 la primera acepción que aparece para expediente es la de “dependencia o negocio que fácilmente y sin estrepito y ruido forense, se puede despachar en los Consejos o Tribunales”¹²⁴⁶. Es a partir de 1803 cuando aparece definido como “el conjunto de todos los papeles correspondientes a un asunto o negocio”¹²⁴⁷.

Como Margarita Gómez Gómez expone, el expediente nació “vinculado a la acción decisoria y resolutoria del monarca, a la gracia regia y a los organismos y representantes

¹²⁴⁴ *Diccionario de Terminología Archivística*. Madrid: Subdirección General de los Archivos Estatales, 1995. Disponible online en: <http://www.culturaydeporte.gob.es/cultura/areas/archivos/mc/dta/diccionario.html> (Consultado el 8 de julio de 2019).

¹²⁴⁵ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. “Documentos y archivos para el gobierno de las Indias: el valor de la escritura en la gestión de los negocios”, *Archivo General de Indias. El valor del documento y la escritura en el Gobierno de América*. Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2017, p. 80.

¹²⁴⁶ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua*, tomo III. Madrid: Imprenta de Francisco del Hierro, 1732, p. 686.

¹²⁴⁷ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Ibarra, 1803, p. 921.

que surgieron para ayudar al monarca en su ejercicio”¹²⁴⁸. La mencionada autora indica que los expedientes de la Edad Moderna se fueron constituyendo de manera casuística, según servían mejor para garantizar la buena marcha de los negocios y el trabajo de las oficinas y de sus miembros¹²⁴⁹. De manera que las directrices de los expedientes no se plasmaron en reglamentos ni instrucciones, sino que fueron fruto de la experiencia y la práctica en la gestión burocrática.

José Luis Rodríguez de Diego describe de manera pormenorizada el origen y desarrollo del expediente. Dicho autor asegura que el expediente surgió con la institucionalización de la Monarquía Hispánica, a finales del siglo XV, y su utilización generalizada corría en paralelo a la consolidación y ampliación de tal estructura administrativa¹²⁵⁰. Esta hipótesis coincidía con la de Eduardo Sierra Valenti, que reafirmaba que la aparición del Estado moderno y de los órganos de gestión propios de la sociedad evolucionada complicaron la tramitación de los asuntos y, por tanto, era necesario un trámite administrativo de cierta complejidad que mantuviera reunidos los documentos para atender consultas, reclamaciones y actos administrativos de distinta índole; así como una tipificación o normalización de los documentos para facilitar la mecánica de su aplicación legal¹²⁵¹. Fue en la etapa de los Borbones cuando se consolidó el expediente y quedó configurado definitivamente con las características internas y externas del expediente actual.

En definitiva, en la época moderna existió una administración tecnificada y burocratizada que generó documentación continua y cuya máxima expresión fue el expediente. Por consiguiente, como señala Pedro Lorenzo Cadarso, el expediente fue el procedimiento emblemático de la administración moderna ya que fue gestado en el proceso de construcción de un estado que perseguía ser centralizado y burocratizado¹²⁵².

¹²⁴⁸ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. “El expediente administrativo: origen y desarrollo constitucional”, en *La jurisdicción contencioso-administrativa en España. Una historia de sus orígenes*. Madrid: Consejo General del Poder Judicial, 2009, p. 381.

¹²⁴⁹ *Ibidem*, p. 381.

¹²⁵⁰ RODRÍGUEZ DE DIEGO, José Luis. “Evolución histórica del expediente”, *Anuario de historia del derecho español*, nº 68, 1998, p. 482.

¹²⁵¹ SIERRA VALENTI, Eduardo. “El expediente administrativo. Esbozo de tipología documental”, *Boletín de la ANABAD*, tomo 29, nº 2, 1979, p.61.

¹²⁵² LORENZO CADARSO, Pedro Luis. *Estudio diplomático de la evolución del expediente administrativo en la Edad Moderna: el ejemplo del nombramiento de corregidores de Badajoz*. Cáceres: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura, 2009, p. 13.

La administración de correos se trataba de un órgano administrativo que ejerció diferentes competencias y desarrolló multitud de actividades encaminadas todas ellas al giro postal. La resolución de sus negocios burocráticos y económicos dio lugar a la aparición de múltiples expedientes. Por tanto, el expediente administrativo, en nuestro caso de estudio, manifiesta una práctica vinculada a la administración de correos para tomar decisiones relacionadas con el personal adscrito a dicho organismo. Por consiguiente, su análisis nos permite conocer el modo de trabajo interno de la renta de correos.

Francisco Fernández López afirma que, dependiendo de las funciones de cada oficina y de sus competencias documentales, iban apareciendo distintos procedimientos, con mayor o menor número de trámites, con sus correspondientes tipos documentales, y con distintas prácticas de expedición y notificación a los interesados¹²⁵³. Por consiguiente, el expediente administrativo está compuesto de distintos documentos que reflejan la señalización de todos los pasos administrativos, desde el inicio o apertura del asunto hasta su conclusión o resolución. Estos documentos van ligándose entre sí, proporcionándose mutua razón de ser. En este punto, interesa la totalidad, la globalidad de los documentos porque, como José Luis Rodríguez de Diego ratifica, “sólo en su conjunto se encierra la integridad de su riqueza administrativa e histórica”¹²⁵⁴.

En la documentación de la administración de correos de Cartagena de Indias hallamos varios expedientes que respondían a distintos trámites burocráticos relacionados con determinados asuntos administrativos y jurídicos. En la propia organización archivística de la sección de correos se reflejan estas series documentales denominadas como expedientes¹²⁵⁵.

En los legajos 69 A, 69 B, 70 A y 70 B de la sección de correos del Archivo General de Indias se localizan siete expedientes que se encuadran en el marco cronológico de esta investigación, esto es, desde 1765 hasta 1777, y que nos proporcionan información individualizada de cuestiones relacionadas con la gestión de la administración de correos de Cartagena de Indias. De estos

¹²⁵³ FERNÁNDEZ LÓPEZ, Francisco. *La Casa de la Contratación: una oficina de expedición documental para el gobierno de las Indias (1503-1717)*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2018, p. 91.

¹²⁵⁴ RODRÍGUEZ DE DIEGO, José Luis. “Evolución histórica del expediente”, *Anuario de historia del derecho español*, nº 68, 1998, p. 488.

¹²⁵⁵ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio José. *Archivo General de Indias. Inventario de la Sección de Correos*. Madrid: Dirección General del Libro Archivos y Bibliotecas, 1996.

expedientes tres aparecen recogidos en el inventario de la sección de correos (3, 5 y 7) y los cuatro restantes (1, 2, 4 y 6) los hemos reconstruido a partir de la documentación que hemos localizado en la correspondencia. El contenido de estos expedientes es como sigue:

- Expediente nº 1: Expediente sobre el altercado acaecido entre el administrador de correos, Roque de Aguión y Andrade, y el contraamaestre de la fragata “La Palas” en relación con el despacho de la correspondencia marítima (1765)¹²⁵⁶.
- Expediente nº 2: Expediente sobre la solicitud de Esteban Pupo, teniente de tierra del Correo Mayor de Indias para que se le un empleo en la administración de correos de Cartagena de Indias (1769-1772)¹²⁵⁷.
- Expediente nº 3: Expediente realizado por José Antonio Pando, comisionado para revisar el funcionamiento de la administración de correos de Cartagena de Indias sobre el manejo de la oficina postal cartagenera, y las directrices que marcó para una mayor organización y gestión tanto de la administración principal de correos de Cartagena de Indias como de las estafetas agregadas a ella (1770)¹²⁵⁸.
- Expediente nº 4: Expediente sobre la separación de Antonio Calderón de su puesto de administrador de correos de Cartagena de Indias, por orden de José Antonio Pando de 26 de mayo de 1770, a causa de sus continuos desórdenes y enfrentamientos con distintas personalidades de la urbe cartagenera (1770-1771)¹²⁵⁹.
- Expediente nº 5: Expediente instruido por José Antonio Pando sobre el giro de la correspondencia desde el puerto de Trinidad al de Cartagena y Portobelo con el objetivo de disminuir los abusos que hasta entonces se ejecutaban en la carga y descarga de las embarcaciones de la renta de correos (1770)¹²⁶⁰.
- Expediente nº6: Expediente sobre la solicitud de Mauricio Rivera y Carrasquilla, administrador de correos de Portobelo, para que se le restituya en el puesto de oficial mayor interventor de la oficina postal de Cartagena de Indias por problemas de salud (1770-1773)¹²⁶¹.
- Expediente nº 7: Expediente sobre la deposición de Bernabé Antonio Novoa, oficial 3º de la administración de correos de Cartagena de Indias por decisión personal de José Flores Longoria, administrador principal (1775)¹²⁶².

¹²⁵⁶ A.G.I. *Correos*, 69 A.

¹²⁵⁷ A.G.I. *Correos*, 69 A; y, A.G.I. *Correos*, 69B.

¹²⁵⁸ A.G.I. *Correos*, 69B.

¹²⁵⁹ *Ibidem*.

¹²⁶⁰ *Ibidem*.

¹²⁶¹ A.G.I. *Correos*, 69B; y, A.G.I. *Correos*, 70 A.

¹²⁶² A.G.I. *Correos*, 70B.

Estos expedientes suelen conservar el documento que iniciaba el procedimiento administrativo, ya fuera un oficio o una petición, al que se iban incorporando diferentes documentos de trámite, que impulsaban su instrucción para la toma de decisiones, y que llevarían a la adopción de una resolución final. Por tanto, se conseguía una ligazón y unión mutua de toda la documentación que conformaba el expediente, desde su llegada a la Dirección General de la Renta de Correos hasta su conclusión y comunicación de la resolución al interesado.

A pesar de la variedad temática de estos expedientes y de su complejidad, podemos establecer un procedimiento tipo y unas prácticas documentales, que se utilizaron en la administración de correos de Cartagena de Indias para la toma de decisiones, estableciendo todas sus fases: inicio de la actuación administrativa, tramitación de la misma y resolución.

7.2.2.1.1. INICIO

El procedimiento establecido para la resolución de trámites en la administración de correos de Cartagena de Indias podía iniciarse de dos formas: de oficio, es decir, por decisión propia de la institución postal o de alguno de sus funcionarios; y, de parte, esto es, por instancia de un particular.

7.2.2.1.1.1. LA CORRESPONDENCIA DE OFICIO

La documentación de oficio que iniciaba un trámite en la administración de correos podía ser de distintos principios, métodos, contenidos y formas documentales. Siguiendo las directrices de Margarita Gómez Gómez, generalmente podemos distinguir entre dos grandes grupos. Por una parte, la documentación procedente de las distintas instituciones y autoridades indianas con intención de poner en conocimiento del monarca los problemas y asuntos de gobierno de aquellos territorios; y, por otra, la que procedía de organismos particulares, y que afectaba a los territorios americanos con el fin de poner

en conocimiento del monarca ciertos asuntos a informar o resolver, o para dar a conocer y hacer cumplir órdenes¹²⁶³.

De los expedientes examinados de la administración de correos de Cartagena de Indias, dos de ellos se originaron por la propia iniciativa de las autoridades postales, en este caso, del comisionado José Antonio Pando, designado en este puesto para el arreglo de los correos de los virreinos de Nueva Granada y Perú, y dirigidos a los Directores Generales de la Renta (expedientes n°s 3 y 5).

Podemos calificar esta carta como un oficio, según la tipología documental del expediente administrativo que indica Eduardo Sierra Valenti, que era una carta entre dos autoridades, escrita con carácter oficial, de donde deriva su nombre¹²⁶⁴.

Estos oficios remitían anexada otra documentación que se utilizaba como apoyo a la información contenida en la correspondencia oficial.

El mayor volumen de esta documentación estaba conformado por un determinado número de cartas, en las que recogen todos los pormenores de la organización de la administración.

Asimismo, Pando incorporaba al expediente otros tipos documentales relacionados con el asunto que trata en el correspondiente expediente. Así, por ejemplo, en el expediente n° 3 relacionado con el funcionamiento de la administración de correos de Cartagena incorpora nombramientos de correos de a pie y de a caballo (imagen n° 103)¹²⁶⁵, relación de cargo y data para administraciones subalternas¹²⁶⁶, estado general de

¹²⁶³ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1993, p.137.

¹²⁶⁴ SIERRA VALENTI, Eduardo. "El expediente administrativo. Esbozo de tipología documental", *Boletín de la ANABAD*, tomo 29, n° 2, 1979, p. 253.

¹²⁶⁵ Una de las labores que efectuó Pando fue la de nombrar a determinados sujetos para que ocuparan distintos puestos en la circulación de la información postal de la provincia de Cartagena de Indias y el interior de la Nueva Granada. De ahí que uno de los tipos documentales que se ubican en este expediente n° 3 sea el de un nombramiento en el cual designaba a cuatro conductores del correo de a caballo y a otros cuatro correos de a pie. A.G.I. *Correos*, 69B.

¹²⁶⁶ Relación de cargo y data que José Antonio Pando había hecho para que la ejecutara José de Zavala, administrador de la estafeta de Panamá, subalterna de la de Cartagena, por el valor y gastos que había tenido la administración del correo marítimo de su cargo, desde el 1 de octubre de 1768 hasta fin de marzo de 1769. *Ibidem*.

cargo y data, asignaciones a las cuentas generales de embarcaciones y estafetas¹²⁶⁷, y razón de los libros necesarios para el gobierno de la administración¹²⁶⁸ (imagen nº 104).

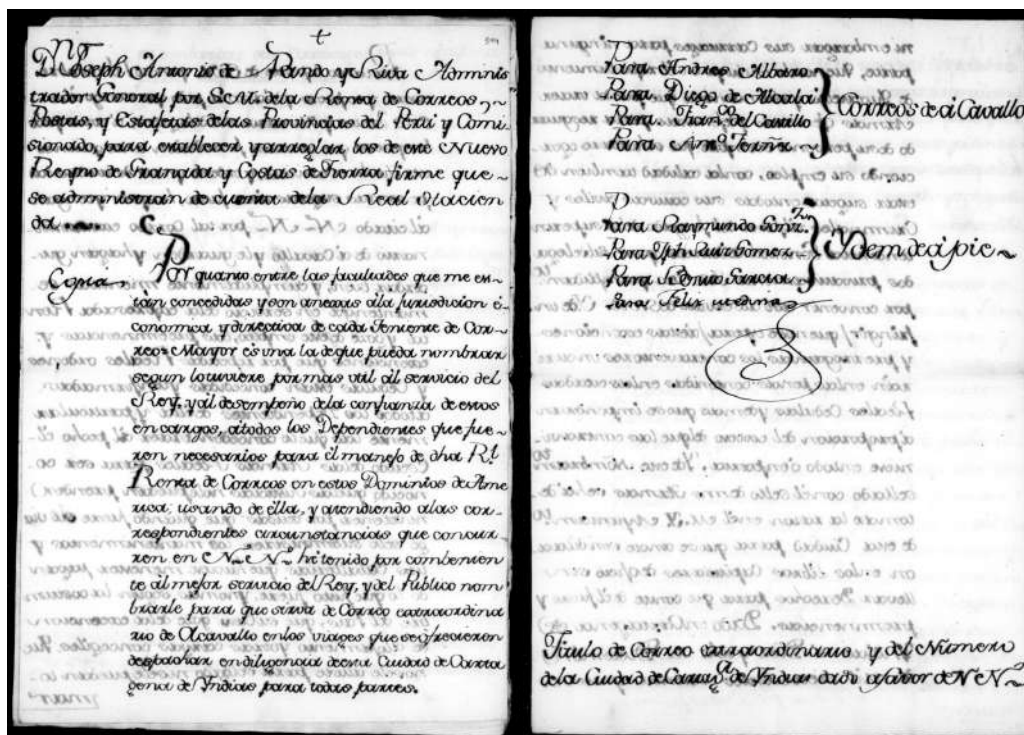


Imagen nº 103: Título de correo extraordinario y de número de la ciudad de Cartagena de Indias.

Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹²⁶⁷ Estado general de cargo, data y producto líquido de la administración de correos de Cartagena de Indias, y de los fletes y gastos de las embarcaciones de la renta, desde primero de febrero de 1768 hasta fin de diciembre de 1769, que realizó conforme a los asientos de los libros y las relaciones particulares. *Ibidem*.

¹²⁶⁸ El reconocimiento de la oficina postal era imprescindible para su organización. De manera que Pando elaboró distintas razones que detallaban los ejemplares que se ubicaban en dicha estafeta: como la razón de los libros que se han dispuesto y formado para el régimen y gobierno de la administración de correos de Cartagena de Indias. *Ibidem*.

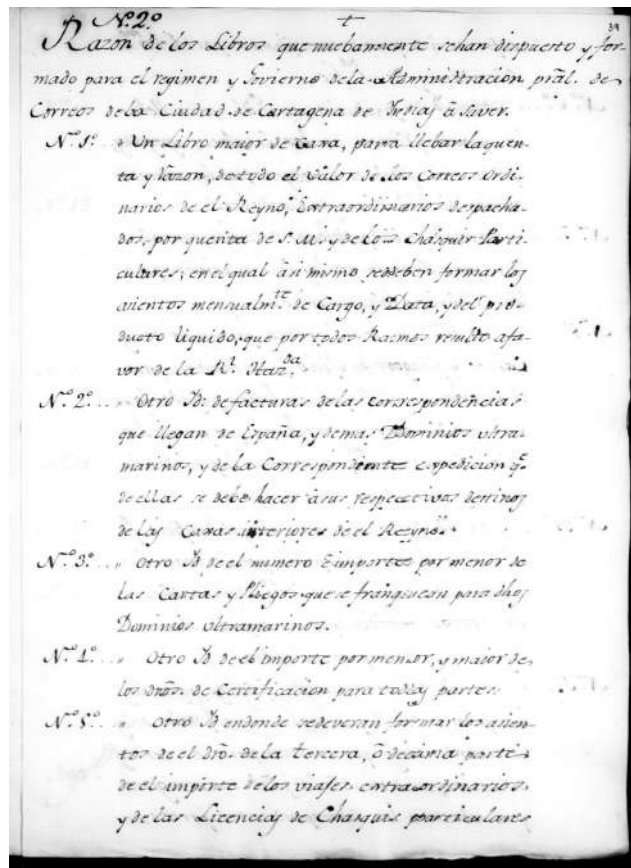


Imagen nº 104: Razón de los libros que nuebamente se han dispuesto y formado para el régimen y gobierno de la administración principal de correos de la ciudad de Cartagena de Indias. Fuente: A.G.I., Correos, 69 B.

Y en cambio, el expediente nº 5, contiene un gran número de cartas relacionadas con la circulación postal, entre los dominios de España en Europa y los de la América meridional, así como instrucciones acerca del cargamento y descarga de los paquebotes (imagen nº 105)¹²⁶⁹.

¹²⁶⁹ Se trataba de las instrucciones o apuntes particulares del método que se debe observar en el cargamento y descarga de embarcaciones de la renta de correos destinadas a la conducción de la correspondencia desde el puerto de la Trinidad de Cuba a este de Cartagena y Portobelo. *Ibidem*.

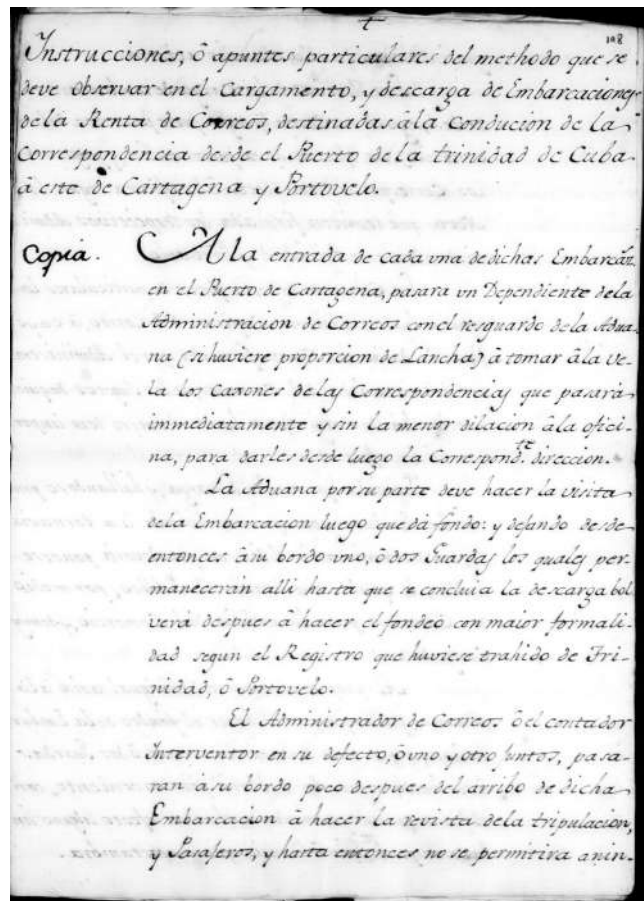


Imagen nº 105: Ynstrucciones o apuntes particulares del método que se deve observar en el cargamento y descarga de embarcaciones de la renta de correos destinadas a la conducción de la correspondencia desde el puerto de la Trinidad de Cuba a este de Cartagena y Portobelo. Fuente: A.G.I., Correos, 69 B.

7.2.2.1.1.2. LA CORRESPONDENCIA DE PARTE

El expediente podía originarse a través de la documentación de parte, es decir, aquel que era promovido en beneficio de un particular. El procedimiento para el inicio a instancia de parte comenzaba con la recepción de una petición, un memorial o una carta.

La diferencia entre petición y memorial es bastante controvertida debido a que la terminología de la época resulta imprecisa en este aspecto y alterna indistintamente ambos términos. Sin embargo, en la teoría, sí que existía una distinción pues, según el *Diccionario de la lengua castellana*, el memorial era un papel o escrito en el que se pedía

alguna merced o gracia, alegando los méritos o motivos en que fundaba su razón¹²⁷⁰; y, la petición se trataba del “escrito con que se pide jurídicamente ante el juez”¹²⁷¹.

Algunos especialistas han intentado clarificar y establecer diferencias entre ambos términos. Eduardo Sierra Valenti califica al memorial como una instancia razonada con detalle y que suele contener un esbozo de *curriculum vitae* personal del demandante¹²⁷². José Joaquín Real Díaz argumenta que debe ser el carácter del contenido documental el que marque esta distinción¹²⁷³. Más recientemente, Francisco Fernández López ha designado el término petición al documento utilizado por particulares para solicitar la concesión de un derecho, bien o merced, y el de memorial al documento presentado por un particular que incluía una relación de méritos y servicios para solicitar una merced¹²⁷⁴.

La mayoría de los expedientes examinados de la renta de correos cartagenera se iniciaron con una instancia de parte impulsado generalmente por dependientes postales de la estafeta (expedientes nºs 1, 2, 4, 6 y 7).

Los expedientes de parte se inician mediante la presentación de una carta por parte de los interesados dirigida, en unos casos, al Marqués de Grimaldi como máxima autoridad de la institución de correos (expedientes nºs 1, 2, 4 y 7) y, en otros, a los Directores Generales de la Renta (expediente nº 6). La estructura diplomática de estas cartas corresponde a las examinadas en el apartado anterior.

Junto a esta carta de inicio del expediente le acompañan una serie de testimonios de muy diversa índole y los memoriales. Entre los testimonios destacamos los aportados por el administrador de correos de Cartagena (expediente nº 2), oficiales de la real Hacienda, caso del tesorero y contador (expediente nº 2), gobernador de la ciudad (expediente nº 2), testigos (expediente nº4). Y junto a los testimonios localizamos, igualmente, a los memoriales (expedientes nºs 6 y 7)¹²⁷⁵.

¹²⁷⁰ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Ibarra, 1803, p. 550.

¹²⁷¹ *Ibidem*, p. 651.

¹²⁷² SIERRA VALENTI, Eduardo. “El expediente administrativo. Esbozo de tipología documental”, *Boletín de la ANABAD*, tomo 29, nº 2, 1979, p. 252.

¹²⁷³ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 75.

¹²⁷⁴ FERNÁNDEZ LÓPEZ, Francisco. *La Casa de la Contratación: una oficina de expedición documental para el gobierno de las Indias (1503-1717)*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2018, p. 98.

¹²⁷⁵ Por una parte, en el expediente nº 6 encontramos un memorial con una instancia razonada, un esbozo del *curriculum vitae* de Mauricio Rivera y Carrasquilla que contenía una relación de sus méritos y servicios

En definitiva, una serie de documentos que junto a la carta tienen como principal objetivo la justificación de su petición.

7.2.2.1.2. TRAMITACIÓN

La etapa de tramitación se refiere al momento burocrático en el cual los Directores Generales tomaban conocimiento de la documentación recibida, la revisaban, decidían sobre lo actuado, y la perfeccionaban para cursarla al Superintendente General de Correos con el fin de que éste le diera definitiva resolución.

Al llegar a la Dirección General de Correos, se elaboraba un pequeño resumen en el que se extraía lo más significativo del procedimiento administrativo. Estos extractos se colocaban en hoja aparte, generalmente en tamaño cuartilla, estaban compuestos por un pequeño resumen del asunto que carecía de fecha, y se denominan guarda exterior. En el contenido de las guardas podemos ver cómo el término expediente ya se utilizaba en la época, reflejando la actividad burocrática de la oficina postal.

Tres de los siete expedientes analizados contaban con su guarda exterior, cuya extensión era variable. En los expedientes nº 4 y 5, el extracto se reducía a una sola frase que recogía el asunto en su mínima expresión:

- “Órdenes relativas a la deposición de don Antonio Calderón Administrador de correos en Cartagena”¹²⁷⁶.
- “Expediente sobre el giro de las balandras desde el puerto de Trinidad a Cartagena y Portovelo”¹²⁷⁷.

En el expediente nº 7, la indicación del asunto estaba más desarrollada:

- “Cartagena de Yndias sobre la deposición del oficial 3º don Bernabé Novoa y dimisión del 2º don Josef Martínez Viana que se fue a Panamá. Dentro otras cosas del administrador y la minuta de representacion a Su Excelencia con fecha de 8 de agosto

prestados, con certificaciones de varias personalidades que atestiguaban tales ocupaciones y cualidades. A.G.I. *Correos*, 69B; y, A.G.I. *Correos*, 70 A.

Por otra parte, en el expediente nº 7, se localiza un memorial en la que el oficial 3º de la administración de correos de Cartagena de Indias, Bernabé Antonio Novoa, realiza una demanda administrativa relacionada con la deposición de su empleo. El memorial contenía una exposición de los motivos en los que se basaba para hacer su solicitud de un empleo en la administración de correos, así como una relación de los méritos y servicios prestados por él mismo en la renta de correos. A.G.I. *Correos*, 70B.

¹²⁷⁶ AGI, *Correos*, 69 B.

¹²⁷⁷ *Ibidem*.

de 1778, proponiendo para estas dos plazas a dos sugetos, con que se conformó en 12 y está en expediente separado legajo n° 1”¹²⁷⁸.

Tras la guarda exterior, se hallaba la documentación correspondiente al trámite específico que conformaba el expediente.

Una vez realizados estos resúmenes, los Directores Generales leían con detenimiento los asuntos a tratar para ir tomando las primeras decisiones acerca de cada uno de ellos. Generalmente solicitaban a través de cartas más información al interesado, a otros funcionarios u órganos administrativos, con el objetivo de comprobar la veracidad de lo expuesto por los solicitantes y, sobre todo, conseguir un conocimiento mayor del trámite antes de emitir su dictamen y comunicarlo al Superintendente (expedientes n°s 2, 3, 4, 5 y 6). Es el caso, entre otros, del expediente n° 5 que, aunque la fase de tramitación estaba conformada mayoritariamente por cartas, encontramos otros tipos documentales como instrucciones sobre la conducción de la correspondencia desde el puerto de la Trinidad de Cuba a este de Cartagena y Portobelo (imagen n° 106)¹²⁷⁹.

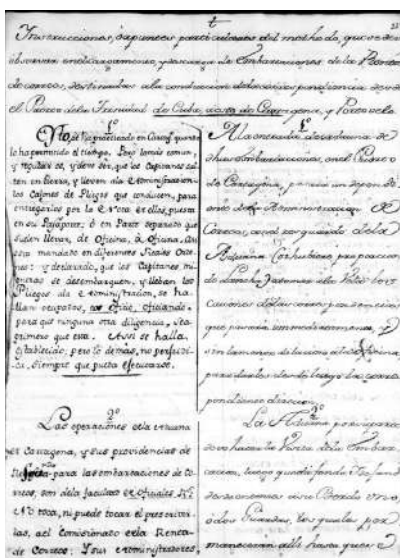


Imagen n° 106: *Ynstruccion o apuntes particulares del método que se deve observar en el cargamento y descarga de embarcaciones de la renta de correos destinadas a la conducción de la correspondencia desde el puerto de la Trinidad de Cuba a este de Cartagena y Portobelo, con los comentarios del administrador de correos de La Habana, José Antonio de Armona. Fuente: A.G.I., Correos, 69 B.*

¹²⁷⁸ AGI, Correos, 70 B.

¹²⁷⁹ En el expediente n° 5 se ubican las instrucciones sobre el modo de observar en el cargamento y descarga de embarcaciones de la renta de correos, destinadas a la conducción de la correspondencia desde el puerto de la Trinidad de Cuba a este de Cartagena y Portobelo, con sugerencias y correcciones de cada punto realizadas por el administrador de correos de La Habana, José Antonio de Armona. A.G.I. *Correos*, 69B.

Cuando la Dirección General exigía nuevos documentos probatorios a las partes interesadas, lo más usual era que estos particulares promovieran la realización de una probanza que contuviera un interrogatorio de testigos ante un escribano público (expedientes nº 1 y 7). De manera que, por ejemplo, en el expediente nº 1 se formó un testimonio de autos, sobre el asunto del enfrentamiento de Roque de Aguión y Andrade con el oficial de marina, que muestra la cantidad y variedad de las diligencias y actuaciones testimoniales que se llevaron a cabo sobre el asunto (imagen nº 107).



Imagen nº 107: Testimonio de los autos formados sobre cierto acacimiento con el administrador del correo marítimo de Cartagena de Indias, Roque de Aguión y Andrade. Fuente: A.G.I., *Correos*, 60 A.

Por otra parte, en el expediente nº 7, se localizan sumarias que, según Pedro Lorenzo Cadarso, correspondían a la primera fase del procedimiento penal castellano en el Antiguo Régimen en la que se realizaban las investigaciones, interrogatorios y detenciones oportunas¹²⁸⁰ (imagen nº 108).

¹²⁸⁰ LORENZO CADARSO, Pedro Luis. *La documentación judicial en la época de los Austrias: estudio archivístico y diplomático*. Cáceres: Universidad de Extremadura, 2004, p. 258.

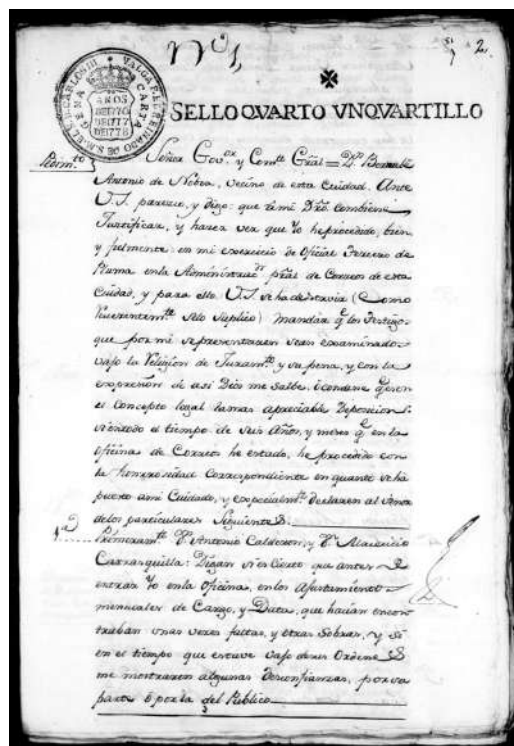


Imagen nº 108: Sumaria sobre el asunto de la suspensión del empleo del oficial de correos de Cartagena de Indias, Bernabé Antonio Novoa. Cartagena de Indias, 19 de abril de 1777. Fuente: A.G.I., *Correos*, 70 B.

Una vez formadas las pruebas y documentos adicionales de las actuaciones administrativas, la administración de correos de Cartagena de Indias las remitía a la Dirección General. Tras recibirlas, se unían al expediente, completándolo, y los Directores Generales examinaban los antecedentes de cada asunto de forma pormenorizada, y estudiaban todo el devenir del trámite antes de emitir su dictamen.

Reunidos todos los datos, pruebas, informes o certificaciones, que se considerasen oportunos, los Directores Generales adoptaban una resolución que podía ser definitiva, o bien se la comunicaban al Superintendente General de Correos para que formulara el dictamen final.

7.2.2.1.3. RESOLUCIÓN

La fase de resolución era el momento burocrático y decisorio en el que la instancia superior determinaba la solución al expediente previamente instruido y tramitado¹²⁸¹. Se trataba de una etapa crucial, ya que suponía el punto final de la gestión administrativa del expediente.

La resolución implicaba una orden o mandato por parte de la Dirección General, o de la autoridad máxima de la renta de correos, esto es, del Superintendente General. El dictamen, en el que se reflejaba la opinión del organismo postal y se promulgaban las disposiciones finales, se comunicaba, posteriormente, a las personas interesadas que debían conocer la resolución a través de las correspondientes cartas.

Por lo tanto, en todos los expedientes analizados, la resolución se transmitía a través de una carta de los Directores Generales, determinando el asunto tratado en el expediente y comunicando la decisión a la parte interesada (expedientes nºs 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7). En dos de ellos, además, encontramos la carta del Superintendente General de Correos y Postas dirigida a la Dirección General exponiendo el dictamen decisivo (expedientes nºs 4 y 7)¹²⁸².

¹²⁸¹ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1993, p. 155.

¹²⁸² En el expediente nº 4 se halla la carta del Marqués de Grimaldi dirigida a los Directores Generales, datada el 23 de febrero de 1771, en la que ratifica su decisión, aprobando el cese definitivo de Calderón. A.G.I. *Correos*, 69B.

Mientras que, en el expediente, nº 7, se encuentra la carta del conde de Floridablanca destinada a los Directores Generales, fechada el 26 de agosto de 1778, en la que confirma la resolución de los Directores Generales ratificando el cese de Novoa. A.G.I. *Correos*, 70B.

7.2.2.2. CUENTAS

Las cuentas constituyen uno de los documentos indispensables de la renta de correos, ya que servían como soporte económico de una institución, que no sólo se planteaba como medio de comunicación y dominio de la información sino también como elemento para obtener una serie de recursos económicos a través del transporte de cartas por medio de su correspondiente pago de tasas. Por lo tanto, esta documentación contiene un gran número de datos cuantitativos, que permiten acercarnos a la realidad económica de las administraciones de correos en América, y a la vida cotidiana de sus agentes y demás habitantes de la urbe.

El origen de esta documentación contable se debía a la necesidad del monarca de controlar la administración y la gestión de dicha renta, actuando, además, según, Manuel Romero Tallafigo, como eficaces espías de las rentas que se debían y se cobraban para el rey¹²⁸³. Aunque esta última faceta hay que tratarla con suma cautela, pues aquí solo aparece la información oficial y la que el empleado de correos quería reflejar en esta documentación, dejando atrás la economía encubierta y clandestina, y actuando con celo por no tratarse completamente de datos reales. En definitiva, las cuentas configuran una fuente primordial e indispensable para el estudio de dicha renta.

La documentación contable es producto de un proceso administrativo de la renta de correos. Por ello debemos tratar las cuentas como un expediente administrativo entendido como un conjunto de documentos de tipología diversa, correspondientes a una misma materia generados mediante distintas actuaciones burocráticas por parte de la administración postal. En él se encuentran tanto documentos expedidos por la oficina que tramita el asunto, en este caso la administración de correos de Cartagena de Indias, como recibidos por ella, que eran generados por otras instancias como la Contaduría General o las estafetas subalternas. En el análisis de la tipología documental de las cuentas nos centraremos en los documentos emitidos por la administración de correos de Cartagena de Indias, que fue el organismo encargado de su tramitación. En cuanto a este aspecto, debemos señalar que la mayoría de los documentos de las cuentas tenían un uso interno, pues se generaban en la administración postal y se notificaban a otras oficinas

¹²⁸³ ROMERO TALLAFIGO, Manuel. *El Archivo de Indias. Gestión innovadora en un mundo atlántico*. Sevilla: Fundación Corporación tecnológica de Andalucía, 2013, p. 154.

burocráticas. De manera que, como manifiesta Pedro Lorenzo Cadarso, la comunicación se establecía entre profesionales de la burocracia sujetos a determinados procedimientos, jerarquías y tareas de trabajo con el objetivo de alcanzar la mayor eficacia posible¹²⁸⁴.

El nivel organizativo de la elaboración de las cuentas se manifiesta en la homogeneidad y similitud, que nos presentan dichos documentos de todos los pasos administrativos desde el inicio hasta su resolución. La producción de la documentación contable del organismo de correos se desarrolló dentro de la reforma administrativa borbónica, que en cuanto al expediente administrativo se enmarca en la etapa final de consolidación, tal y como propone José Luis Rodríguez de Diego, debido a que el expediente queda configurado definitivamente con las características que posee el expediente actual, incluida la carpetilla, que envuelve y resume todo el conjunto de documentos que lo integran¹²⁸⁵.

Siguiendo las directrices de Eduardo Sierra Valenti sobre las partes del expediente administrativo en las cuentas aparecen las reseñadas por dicho autor, a saber: la carpetilla con la fecha, acotaciones e indicaciones de la materia a tratar y de la oficina correspondiente; el extracto o resumen de dichas cuentas; documentación original y no original, en esta última hallamos principalmente copias pero también localizamos borradores o minutas; y anotaciones marginales y diligencias en el margen de los documentos a tratar¹²⁸⁶.

En los distintos tipos documentales de las cuentas de la administración de correos de Cartagena de Indias se refleja el trámite administrativo seguido, es decir, el *cursus* de la acción administrativa mantenida. Se han de considerar dos etapas administrativas, tal y como expone Antonia Heredia Herrera¹²⁸⁷, en la conformación de esta documentación: la primera fase, que trataba sobre la recolección de datos a lo largo de la gestión de la administración de correos durante todo un año; y, la segunda, la elaboración de las cuentas con la información acumulada para su remesa a la Península, con objeto de que las revisara la Contaduría General y señalara los reparos para su posterior envío a Cartagena

¹²⁸⁴ LORENZO CADARSO, Pedro Luis. *Estudio diplomático de la evolución del expediente administrativo en la Edad Moderna: el ejemplo del nombramiento de corregidores de Badajoz*. Cáceres: Universidad de Extremadura, 2009, p. 143.

¹²⁸⁵ RODRÍGUEZ DE DIEGO, José Luis. "Evolución histórica del expediente", *Anuario de historia del derecho español*, nº 68, 1998, p. 489.

¹²⁸⁶ SIERRA VALENTI, Eduardo. "El expediente administrativo. Esbozo de tipología documental", *Boletín de la ANABAD*, tomo 29, nº 2, 1979, p. 249.

¹²⁸⁷ HEREDIA HERRERA, Antonia. *Recopilación de estudios de Diplomática Indiana*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 1985, pp. 268-270.

de Indias, quien las volvía a enviar a Madrid para que la Contaduría las reexaminara. Cabe resaltar que todo este funcionamiento estaba ligado a la organización y administración del organismo postal, y se encontraba alejado del cumplimiento exacto de las normativas, motivo por el que se producían constantes atrasos debido a los datos no remitidos a la principal, que demoraban la confección de las cuentas y, por tanto, no se tenía información sobre ellas.

En las normativas expedidas por las instancias superiores se imponían unas directrices en relación con la gestión burocrática de la producción y distribución de las cuentas, que pretendían garantizar la correcta trayectoria de los negocios económicos y el buen trabajo de las oficinas postales, con el objetivo final, como afirma Margarita Gómez Gómez, de testimoniar los trámites llevados a cabo para adoptar una decisión determinada¹²⁸⁸. Según se expone en el artículo 11 relativo a los “Administradores” de la *Ordenanza que manda el rey observar a los Administradores, Interventores, Oficiales, Carteros, Mozos de Oficios de Correo Mayor del Reyno, los Visitadores y Guardas de la Renta, Maestros de Postas y Postillones, para el buen desempeño de sus encargos de 1762*¹²⁸⁹, una de las tareas primordiales de los agentes de correos, específicamente del administrador y el oficial mayor interventor, era la formación de estos documentos contables, en los que debían dar cuenta y razón de todos los gastos y productos de la oficina postal, con distinción de ramos y adjuntando la información justificativa de los mismos. Según dicha reglamentación, esta relación de valores tenía que ser encaminada mensualmente desde las administraciones agregadas a la principal¹²⁹⁰. Esta debía formar una relación de valores o cuenta general, a través de la información de todas las relaciones particulares, y dirigirla anualmente a los Directores Generales de la Península, para que fueran revisadas por la Contaduría General, quien tendría de remitirlas para que la administración principal introdujera los reparos sugeridos por dicho organismo¹²⁹¹.

No obstante, la formación de una cuenta anual era un procedimiento que ya pretendió regular la Corona mucho antes en todos sus ramos de la Real Hacienda. En la Real Cédula de 1 de julio de 1697, el rey ordenaba que los oficiales reales de los reinos y provincias del Perú y Nueva España estaban obligados a dar a los virreyes y presidentes

¹²⁸⁸ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. “El Expediente Administrativo: Origen y Desarrollo Constitucional”, en *Jurisdicción Contencioso-Administrativa en España: Una historia de sus orígenes*. Madrid: Consejo General del Poder Judicial, Centro de Documentación Judicial, 2009, pp. 381-383.

¹²⁸⁹ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea, Correos*, Tomo 90, Documento 9, 1762.

¹²⁹⁰ *Ibidem*.

¹²⁹¹ *Ibidem*.

a fin de cada año “relaciones certificadas de todos los caudales que hubieren entrado en las caxas haziendose cargo del valor entero de cada renta, lo cobrado, y adeudado de cada ramo”¹²⁹², y que se le enviasen copias auténticas de todo ello. En la *Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias* se establecía que los oficiales reales debían dar cuenta de la Real Hacienda, presentando relaciones ordenadas y juradas que debían remitirse a la Contaduría General “con puntualidad y continuación para la universal y particular noticia por mayor de lo que toca a nuestro Real haber”¹²⁹³. Con respecto a esta regulación en materia postal, los contadores del Tribunal de Cuentas debían tomar cuenta cada año al Correo Mayor “guardando la orden y forma de la Contaduría mayor de estos Reynos de Castilla”¹²⁹⁴. Por último, el *Cedulario Indiano* también recogía preceptos de este asunto al disponer que:

“a los oficiales que en las dichas ciudades y villas y lugares que no son cabeças de partido tuvieren cargo de nuestra hazienda, embien por principio de cada un año la cuenta de su cargo y data a los dichos nuestros oficiales de los partidos a donde se les mandare acudir con ellas, y residen las nuestras Audiencias, y gobernadores, para que de allí se embié al nuestro Consejo y Contaduría que reside en él, juradas y firmadas de sus nombres”¹²⁹⁵.

En definitiva, la promulgación de diferentes normativas sobre formación de cuentas evidencia el interés del monarca de obtener datos de forma regular de los distintos ramos de la Real Hacienda, entre ellos, el de correos, y de que estos adoptasen un criterio uniforme y riguroso para adecuarse a la información solicitada, según las directrices de las autoridades superiores.

En el expediente de las cuentas nos encontramos con una múltiple y diversa tipología documental, tanto en la cuenta como en la documentación justificativa de la misma. Su examen y lectura nos proporcionan una gran cantidad de datos, que nos ofrecen una dimensión global del funcionamiento de la renta de correos en Cartagena de Indias, y su gestión por parte de sus empleados.

¹²⁹² A.G.I., *Audiencia de Filipinas*, 163, nº 50.

¹²⁹³ *Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias*. Tomo II. Libro VIII, título XXIX. “De las cuentas”. Madrid, 1681.

¹²⁹⁴ *Ibidem*.

¹²⁹⁵ Instrucción para un contador que se provee para las Indias para que tome cuentas a los oficiales de la Real Hazienda de ellas, 1541. ENCINAS, Diego de. *Cedulario Indiano*. Libro III. Madrid: Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado y Real Academia de la Historia, 2018, p. 276.

Las cuentas iban precedidas de una carta del administrador de correos en la que comunicaba su envío y, a veces, daba algunos datos sobre las mismas. Estas cuentas solían estar formadas en un cuadernillo conformado por un número determinado de bifolios y, en ocasiones, estaban cubiertas por un papel o cartón con los datos del año correspondiente de la cuenta. La primera pieza correspondía a la información económica pormenorizada de la renta de correos; y, la segunda, pertenece a la documentación justificativa de las cuentas. En ambas se ubican datos cuantitativos de los movimientos de cartas, los sueldos, los gastos de la oficina de correos, etc. Estos datos permiten ver la rentabilidad de esta institución para la Corona; así como información cualitativa sobre la organización y administración de una oficina postal hispanoamericana, donde se puede observar el número de empleados de la estafeta, sus sueldos y los instrumentos y materiales que se usaban diariamente en la oficina, entre muchas otras referencias.

Según el Diccionario de Hacienda la cuenta se componía de dos relaciones juradas, que formaba el que manejaba los caudales del erario:

“la una relativa a los que ha recibido, y llamamos cargo, y la otra comprensiva de los gastos que hubiere satisfecho con ellos, y se llama data. Ambas deben ir acompañadas de documentos fechacientes que no acrediten haber entrado en poder de él que rinde la cuenta más fondos que los que comprende la relación, y que los pagos se han hecho legítimamente, es decir, a los verdaderos acreedores, y en las cantidades que tenían derecho de cobrar”¹²⁹⁶.

7.2.2.2.1. RELACIÓN JURADA Y CUENTA GENERAL ORDENADA

La relación jurada y cuenta general ordenada o, también denominada, cuenta general de valores y gastos es considerada como el documento principal de las cuentas en el que se exponía de forma pormenorizada la información contable anual de la administración de correos de Cartagena de Indias y de sus agregadas. Así que comprendía un estado de situación fiscal de la oficina postal en forma de cuenta, tal y como manifiesta

¹²⁹⁶ CANGA ARGÜELLES, José. *Diccionario de Hacienda con aplicación a España*, Tomo I. Madrid: Imprenta de don Marcelino Calero y Portocarrero, 1833, p. 311.

Alberto Donoso Anes, sirviendo a la vez para cerrar el resto de cuentas abiertas¹²⁹⁷. El mismo autor explica que para realizar la ordenación se extraían de los libros particulares y auxiliares de la oficina los cargos y las datas¹²⁹⁸. La formación de esta cuenta anual seguía las directrices de la Real Cédula del 1 de julio de 1697, en la que el monarca ordenaba que al final de cada año se le presentasen relaciones y certificaciones juradas de todos “los ramos de que se compone la real hacienda en las provincias de Yndias lo que cada uno produze al año, la forma de su cobranza y distribución”¹²⁹⁹. De manera que, tal y como expresa María Encarnación Rodríguez Vicente, la rendición de cuentas se realizaba mediante minuciosa relación de las cantidades cobradas (cargo) y libradas (data), indicando quienes las habían entregado o en qué se invirtieron y por qué conceptos, ofreciendo al final la suma total recaudada¹³⁰⁰.

Esta cuenta general era formada por el administrador de correos de Cartagena de Indias, ayudado de su oficial mayor interventor, con las cifras anuales de dicha renta. De manera que las cuentas generales de valores y gastos iban desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de cada año, excepto en dos casos del período analizado: en la primera cuenta, cuya información figura desde el 1 de febrero al 31 de diciembre de 1765, debido a que los dos primeros empleados encargados de erigir la oficina postal cartagenera, Roque de Aguión y Andrade y Manuel Valbuena, llegaron el 14 de febrero de 1765¹³⁰¹; y en la cuenta de 1768, que contiene dos cuentas generales, la de enero de 1768, y otra que iba desde el 1 de febrero al 31 de diciembre de 1768, debido al cambio de administrador, puesto que el cese definitivo de Manuel Valbuena fue el 1 de febrero de 1768, cuando asumió el puesto de administrador de manera oficial Antonio Calderón¹³⁰².

Las cuentas generales eran confeccionadas al año siguiente, variando el mes de su composición, según el administrador que estuviera al mando de la estafeta cartagenera. Esto era algo que ya se disponía en la ley II del título veinte y nueve de la *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias* que determinaba que:

¹²⁹⁷ DONOSO ANES, Alberto. “Nuevo método de cuenta y razón para la Real Hacienda en las Indias. La instrucción práctica y provisional en forma de advertencias comentada (27 de abril de 1784)”, *Revista española de financiación y contabilidad*, vol. XXVIII, nº 101, 1999, p. 858.

¹²⁹⁸ DONOSO ANES, Alberto. “El virrey de Lima: caballero de Croix. Defensor de la partida doble en el siglo XVIII”, *Revista española de financiación y contabilidad*, vol. XXX, nº 107, 2001, p. 176.

¹²⁹⁹ A.G.I., *Audiencia de Filipinas*, 163, nº 50.

¹³⁰⁰ RODRÍGUEZ VICENTE, María Encarnación. *La contabilidad virreinal como fuente histórica*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1966, p. 1524.

¹³⁰¹ A.G.I., *Correos*, 69 A.

¹³⁰² *Ibidem*.

“el segundo día del mes de enero de cada un año vayan los que huvieren de tomar las cuentas a la caja, pesen, cuenten, y pesar, y contar el oro y plata, y lo demás que en ella huviere [...] y hecho esto, comiencen a tomar las cuentas a los oficiales de nuestra Real Hazienda, conforme a lo ordenado”¹³⁰³.

En la administración de correos de Cartagena de Indias, las cuentas de los primeros años, 1765, 1766, 1767 y enero de 1768, fueron elaboradas en los meses de febrero del año siguiente por el administrador Manuel Valbuena¹³⁰⁴; mientras que los administradores venideros no fueron tan metódicos y diligentes y aplazaron la formación de sus relaciones juradas anuales a meses posteriores¹³⁰⁵. Incluso a dos años después de dicha cuenta, como sucedió en el caso del administrador Calderón¹³⁰⁶, y en la del año de 1776 formada por el administrador José Flores Longoria¹³⁰⁷. Por tanto, podemos observar cómo la elaboración de las cuentas generales no seguía métodos precisos y escrupulosos, sino que más bien tendía a cierta irregularidad, que dependía del personal que administrase la oficina postal.

La extensión de las relaciones juradas y cuentas generales también se modifica en función del tiempo reseñado y de la actividad desarrollada por la propia administración. La cuenta generalmente se compone de un cuadernillo compuesto de un número determinado de bifolios, entre un ternión y un quinión, durante los años de 1765 a 1768¹³⁰⁸, exceptuando la cuenta de enero de 1768, cuyo cuadernillo está conformado solamente por un bifolio, algo lógico pues sólo pertenece a un mes. A partir de 1769, los cuadernillos están compuestos de un número mayor de bifolios. Los cuadernillos de las cuentas de los años de 1772, 1775 y 1777 están compuestas por un senión, mientras que

¹³⁰³ *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*. Tomo II. Libro VIII, título XXIX. “De las cuentas”. Madrid, 1681.

¹³⁰⁴ Manuel Valbuena confeccionó las relaciones juradas y cuentas generales de 1765 y 1766 los 15 de febrero de 1766 y 1767, respectivamente; y las de 1767 y enero de 1768 el 1 de febrero de 1768.

¹³⁰⁵ José Flores Longoria solía preparar las cuentas generales en los últimos meses del año: la cuenta de 1771 la realizó el 20 de julio de 1772, la de 1772 el 28 de septiembre de 1773, la de 1773 el 29 de noviembre de 1774, la de 1774 el 28 de junio de 1775, la de 1775 el 5 de junio de 1776 y la de 1777 el 20 de noviembre de 1778.

¹³⁰⁶ Antonio Calderón fue el que más se demoró en la confección de las cuentas generales en el período analizado pues las solía hacer dos años después: la de febrero a diciembre de 1768 la realizó el 13 de mayo de 1770, la de 1769 el 28 de enero de 1771 y la de 1770 el 28 de marzo de 1773.

¹³⁰⁷ José Flores Longoria elaboró la cuenta de 1776 el 18 de abril de 1778.

¹³⁰⁸ El cuadernillo de la cuenta general de valores y gastos de 1765 se compone de un quinión, la de 1766 de un ternión, la de 1767 de un cuaternión y la cuenta que va desde febrero a diciembre de 1768 de un quinión.

las cuentas de los demás años están conformadas por cuadernillos que oscilan entre los 11 y 13 bifolios¹³⁰⁹.

Este incremento del volumen de las cuentas generales tiene una explicación: la incorporación del manejo del correo terrestre a la Corona en 1769, que se unía al marítimo en 1765 con la creación de la estafeta cartagenera. Por lo tanto, a partir de 1769 las cuentas generales de la administración de correos de Cartagena de Indias contienen información pormenorizada de la correspondencia marítima y terrestre relativa a su circunscripción territorial.

Cada relación va precedida de un bifolio, en el que se hace un extracto de las cuentas presentadas: en la parte superior central se ubica la invocación monográfica en forma de cruz latina. Debajo de la cruz, en la parte izquierda aparece el nombre del administrador que presenta las cuentas: “Don Manuel de Valbuena administrador principal de”¹³¹⁰, y, a continuación, el motivo del mismo: “Cartagena de Indias su cuenta. Año de 1765”¹³¹¹. En la parte central se halla a doble columna la información resumida de la cuenta, bajo los conceptos de “liquidación” en la primera columna, y “reales de plata” en la segunda.

El esquema diplomático que sigue la relación jurada y cuenta general ordenada es el siguiente:

Las cuentas se disponían en papel común agujereado, generalmente en cuadernillos compuestos por un número determinado de bifolios, que se agrupaban mediante una cinta de hilo de color rojo, que aún se conserva en algunas de las cuentas, y que pasaba por el agujero del papel para formar el cuadernillo. Por este motivo, la contabilidad por cargo y data se conocía como “pliego horadado o agujereado”¹³¹².

En primer lugar, aparece la invocación monográfica con el signo de la cruz en la parte superior central. Cada bifolio comienza con el siguiente texto: “x pliego de la cuenta general de valores de la Administración de Cartagena de Yndias en el año de 17xx”. En

¹³⁰⁹ La cuenta de 1769 está compuesta de un cuadernillo de 11 bifolios, las de 1770 y 1771 de uno de 10 bifolios, la de 1772 de un senión, las de 1773 y 1774 de un septenión, la de 1775 de un senión, la de 1776 de un cuadernillo de 13 bifolios, y la de 1777 de un senión.

¹³¹⁰ A.G.I., *Correos*, 73 A.

¹³¹¹ *Ibidem*.

¹³¹² HERNÁNDEZ ESTEVE, Esteban. “La contabilidad por cargo y data y sus textos en el panorama contable español de los siglos XVI y XVII”, en *Homenaje al Prof. Dr. D. Luis Pérez Pardo*. Barcelona: Escola Universitaria d’Estudis Empresarials de Barcelona, 2007, p. 181.

el primero de los bifolios, en la parte superior se nos presenta en el centro en grafías mayúsculas y con letras decorativas la jurisdicción administrativa y política a la que pertenecía la administración de correos de Cartagena de Indias: “Nuevo Reino de Granada”. Aunque, en algunas ocasiones, aparece “Reino de Perú”, como en las cuentas de 1766 y 1767¹³¹³; o “Reino de Santa Fe de Bogotá”, como en la de 1765¹³¹⁴. A ambos lados, se presenta la administración y la cuenta a la que se refiere: a la izquierda “administración de correos de Cartagena de Indias y sus agregadas”; y, a su derecha, la denominación de la cuenta, especificando la fecha de la misma: “Cuenta general de valores y gastos desde primero de enero hasta fin de diciembre de 1771”¹³¹⁵.

La cuenta comienza con la calificación de su contenido: “Relación jurada y cuenta general ordenada”. Seguidamente aparece la intitulación, en la que figura el nombre del administrador de correos encargado de formar la cuenta: “administrador principal del correo de mar de esta ciudad de Cartagena de Yndias y sus agregadas, que se administran de cuenta de la Real Hazienda”¹³¹⁶, y, tras la incorporación del correo terrestre en 1769, como “administrador principal de los correos de mar y tierra de esta ciudad de Cartagena de Yndias y sus agregadas que se administran de cuenta de la Real Hazienda”¹³¹⁷. La intitulación recoge la situación en la que se encuentra los titulares de la administración de correos. Así en la cuenta de 1765 Manuel Valbuena se presenta en la intitulación como “administrador interino del correo marítimo de esta ciudad de Cartagena de Yndias y sus agregadas”¹³¹⁸, debido a que, en el momento de confeccionar las cuentas, se encontraba en esa situación administrativa, por el cese de su predecesor Roque de Aguión y Andrade en el mismo año de 1765.

En el período examinado son tres administradores distintos los que confeccionaron las cuentas que correspondían al período de tiempo en el que estos agentes estuvieron al frente de la oficina postal cartagenera. De manera que, en la intitulación de las cuentas de 1765, 1766, 1767 y enero de 1768 se muestra “D. Manuel de Valbuena”, en las de febrero a diciembre de 1768 y 1769 “D. Antonio Calderón”, y en las de los años de 1771 a 1777 “D. Josef Flores Longoria”. Cabe destacar que, en la cuenta del año de 1770, la intitulación aparece conjunta, debido a que en este año se produjo un cambio de

¹³¹³ A.G.I., *Correos*, 73 A.

¹³¹⁴ *Ibidem*.

¹³¹⁵ A.G.I., *Correos*, 74 B.

¹³¹⁶ A.G.I., *Correos*, 73 A.

¹³¹⁷ A.G.I., *Correos*, 74 B.

¹³¹⁸ A.G.I., *Correos*, 73 A.

administrador, ya que el comisionado José Antonio Pando suspendió a Antonio Calderón, el 26 de mayo de 1770, como administrador, y puso en su lugar a José Flores Longoria. Por consiguiente, en la intitulación de la cuenta de 1770 se expone:

“que nosotros D. Antonio Calderón y D. José Flores Longoria, el primero como Administrador principal que fue hasta 7 de noviembre de los correos de mar y tierra de esta ciudad de Cartagena de Yndias y sus agregadas que se administran de cuenta de la Real Hazienda; y el segundo como interventor de ellos hasta la misma fecha y como Administrador, igualmente principal de ellos desde entonces hasta fin de del año”¹³¹⁹.

A continuación, figura la dirección con expresión del período de tiempo que comprende la cuenta:

“doy a la Contaduría General de la Renta de Estafetas, Correos y Postas de dentro y fuera de España y de las Yndias, de todo el valor y gastos que tuvo esta administración en los doze meses desde primero de enero hasta fin de diciembre del año próximo pasado de mil setecientos y setenta y seis”¹³²⁰.

En esta dirección se evidencia cómo las cuentas iban dirigidas a la Contaduría General, instancia superior a la administración de correos de Cartagena de Indias, encargada de revisar detenidamente y de forma pormenorizada los datos recogidos en ellas.

Inmediatamente figura el dispositivo con la indicación del cargo y de la data del período de la cuenta. En la época moderna, la expresión de cargo y data fue impulsada por los Reyes Católicos en 1478, cuando ordenaron las Contadurías mayores de Cuentas, y se extendió a América con Felipe III en 1605¹³²¹. En el siglo XVIII, este sistema de cargo y data fue corroborado por Tomás Ortiz de Landázuri, Contador General del Consejo de Indias de 1765 hasta 1777¹³²², quien pretendía instruir al personal burocrático y homogeneizar los procedimientos utilizados a través de la promulgación de instrucciones prácticas como la *Instrucción dispuesta por la Contaduría General, con el fin de instruir a los Oficiales Reales, Tesoreros, Depositarios y demás personas que*

¹³¹⁹ A.G.I., *Correos*, 74 A.

¹³²⁰ A.G.I., *Correos*, 76 A.

¹³²¹ A.G.I., *Indiferente General*, 1712.

¹³²² Tomás Ortiz de Landázuri fue nombrado contador general del Consejo de Indias el 19 de enero de 1765 y se mantuvo en dicho puesto hasta su muerte el 13 de agosto de 1777. BARRIENTOS GRANDON, Javier. “Tomás Ortiz de Landázuri y de Arriaga”, en *Real Academia de la Historia. Diccionario Biográfico electrónico* (en red: www.rah.es). Disponible en: <http://dbe.rah.es/biografias/75342/tomas-ortiz-de-landazuri-y-arriaga> (consultado el 6 de mayo de 2019).

*perciban caudales de la Real Hacienda en la América, y que deban dar cuenta en el modo y reglas que deben observar para la ordenación de las que han de presentar desde 1 de enero de 1768 en adelante en los Tribunales de México, Lima, y Santa Fe, y otros de aquellos dominios*¹³²³, publicada el 3 de septiembre de 1767.

Esta instrucción detallaba el método a seguir, que sería el de formar una cuenta general ordenada, en la que quedarían registradas las partidas de los cargos o las entradas de caudales y las de las datas o gastos, expresándose por clases, según su naturaleza y circunstancia, y de forma individualizada y detallada. Cabe reseñar que este sistema de cargo y data fue sustituido en 1784 por el método de la partida doble, impulsado por Francisco Javier Machado Fiesco¹³²⁴, Contador General de la Contaduría del Consejo de Indias, desde 1777 hasta 1794¹³²⁵, hasta que por Real Orden del 25 de octubre de 1787, se abolió, y fue restituido el método antiguo de cargo y data en la administración contable de la monarquía hispánica¹³²⁶.

La contabilidad de cargo y data era una modalidad de anotación contable utilizada principalmente en la administración pública¹³²⁷. El método de cargo y data, en palabras de Susana Villaluenga de Gracia, era un sistema orientado a la rendición de cuentas a terceros, que jugó un papel decisivo en el control administrativo, y en el que se englobaba cuatro fases: examen de justificantes, verificación de las cifras, pago del saldo en efectivo

¹³²³ A.G.I., *Indiferente General*, 1712.

¹³²⁴ MACHADO FIESCO, Francisco Javier (edición, notas y estudio crítico por Alberto Donoso Anes). *Documentos relativos a la implantación de la contabilidad por partida doble en las Cajas Reales de Indias (1784)*. Madrid: Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas D.L., 2010.

¹³²⁵ OZANAM, Didier. “Francisco Javier Machado Fiesco y Yáñez”, en *Real Academia de la Historia. Diccionario Biográfico electrónico* (en red: www.rah.es). Disponible en: <http://dbe.rah.es/biografias/50954/francisco-javier-machado-fiesco-y-yanez> (consultado el 6 de mayo de 2019). GUIMERA PERAZA, Marcos. “El ilustrado hacendista Francisco Xavier Machado Fiesco”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 43, 1993, pp. 211-312.

¹³²⁶ Sobre la implantación del nuevo método de partida doble y su controvertida abolición véanse, entre otros, DONOSO ANES, Alberto. “Nuevo método de cuenta y razón para la Real Hacienda en las Indias. La instrucción práctica y provisional en forma de advertencias comentada (27 de abril de 1784)”, *Revista española de financiación y contabilidad*, vol. XXVIII, nº 101, 1999, pp. 817-862; DONOSO ANES, Alberto. “El virrey de Lima: caballero de Croix. Defensor de la partida doble en el siglo XVIII”, *Revista española de financiación y contabilidad*, vol. XXX, nº 107, 2001, pp. 165-206; y, SANTOS MARTÍNEZ, Pedro. “Reforma a la contabilidad colonial en el siglo XVIII (El método de partida doble)”, *Anuario de Estudios Americanos*, nº XVII, 1960, pp. 525-536.

¹³²⁷ Un caso de la aplicación de este método de cargo y data en un organismo del entramado administrativo hispánico lo encontramos en los libros de cargo y data de la Casa de la Contratación estudiado por Francisco Fernández López. Véase FERNÁNDEZ LÓPEZ, Francisco. *La Casa de la Contratación: una oficina de expedición documental para el gobierno de las Indias (1503-1717)*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2018.

y liquidación de la cuenta¹³²⁸. Este procedimiento ha sido analizado por distintos autores, que han coincidido en señalar que era sencillo y no requería formación especializada, y que permitía señalar con detalle los ingresos y gastos realizados, quien los recibía, qué cantidad y cómo se empleaban¹³²⁹. Y este fue el modo de llevar y rendir las cuentas de la administración de correos de Cartagena de Indias, constituyéndose como soporte de la contabilidad oficial de dicho organismo. Tal y como exponía el propio administrador José Flores Longoria de que debía formar cargo en sus cuentas:

“de lo que se había satisfecho y cobrado por portes de cartas de ofizio y extraordinarios despachados [...] y que lo mismo se había de practicar respectivamente por cada caja donde se ocasionó el gasto y adeudó a la Renta para que con el ingreso de la partida se extinga la data”¹³³⁰.

La primera parte de la cuenta correspondía al cargo que, según el Diccionario de Hacienda, comprendía “una menuda y documentada relación de todas las cantidades que han recibido, procedentes de los ramos que están a su cuidado”¹³³¹. Esta parte hace referencia a la recaudación anual obtenida por la administración de correos, que correspondía principalmente a la recepción de producto líquido del pago del envío o recibo de las correspondencias de mar y tierra, y a la entrada de caudal proveniente de las estafetas subalternas.

En los cargos de las cuentas de la administración de correos de Cartagena de Indias analizadas aparecen unos asientos comunes que son los siguientes:

- Valor entero de cartas y pliegos de España, islas y continente de América.
- Valor entero de cartas franqueadas para diversos parajes.
- Valor entero de cartas certificadas para todas partes.

¹³²⁸ VILLALUENGA DE GRACIA, Susana. “La partida doble y el cargo y data como instrumentos de un sistema de información contable y responsabilidad jurídica integral, según se manifiesta en fuentes documentales de la Catedral de Toledo (1533-1613)”, *Revista de contabilidad*, vol. 16, nº 2, 2013, p. 128.

¹³²⁹ Véase, entre otros, CAPELO BERNAL, María Dolores. “La contabilidad del almacén de Agüera entre los siglos XVIII y XIX. Un estudio sobre su evolución desde el registro por cargo y data hasta la partida doble”, *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, vol. 36, nº 135, 2007, pp. 453-479; y, HERNÁNDEZ ESTEVE, Esteban. “La contabilidad por cargo y data y sus textos en el panorama contable español de los siglos XVI y XVII”, en *Homenaje al Prof. Dr. D. Luis Pérez Pardo*. Barcelona: Escola Universitaria d’Estudis Empresarials de Barcelona, 2007.

¹³³⁰ A.G.I., *Correos*, 70 A.

¹³³¹ CANGA ARGÜELLES, José. *Diccionario de Hacienda con aplicación a España*, Tomo I. Madrid: Imprenta de don Marcelino Calero y Portocarrero, 1833, p. 190.

- Producto líquido de las estafetas agregadas a la de Cartagena de Indias: Panamá, Portobelo, Río del Hacha, Santa Marta, Tenerife, Mompo, Honda, Santa Fe, Popayán y Quito.

A estos asientos, a partir de 1769, se les añaden otros cargos correspondientes a los correos terrestres:

- Valor entero de los correos despachados de la administración principal de Cartagena para el interior del reino.
- Valor de las correspondencias recibidas por los que llegaron despachados del interior para la de Cartagena.
- Valor de las que pagaron sus portes en la estafeta cartagenera para remitir con peones o chasquis particulares.
- Valor de las correspondencias despachadas extraordinariamente.
- Producto líquido remitido por los encargados de correos en el partido de tierra adentro de la carrera de los de Santa Marta.
- Real Derecho de Apartado.

Además de estos conceptos, en las relaciones juradas se registran cargos que recogen la situación que heredaban del año anterior como el de las cartas beneficiadas de las sobrantes de España, islas e interior de América del año anterior de la cuenta, que aparece de forma regular a partir de 1768; y los derechos de cobro que habían sido admitidos en data al año anterior como el dinero entregado por distintas autoridades y agentes postales¹³³². Asimismo, en algunas cuentas se reflejan otros cargos de diversa índole como el dinero recibido para la implantación de la oficina postal cartagenera¹³³³; resultas contra la administración postal por remesa hecha por varios sujetos u organismos a distintos individuos¹³³⁴, entre ellos, empleados de la propia administración postal¹³³⁵, o visitas en el arca de intervención; por equívoco contra la renta en el asiento de la

¹³³² En las cuentas de 1766 y 1768 aparece el concepto de dinero entregado por el oficial mayor Mauricio de Rivera y Carrasquilla; en la de 1767 el entregado por los oficiales reales por parte del pago de pliegos y cartas de oficio; y, en la de 1774 se muestra el dinero cobrado por lo que adeudaba Antonio Buenaventura Fernández de la Rosa, alcalde ordinario y administrador de correos de Santa Marta.

¹³³³ En la cuenta de 1765 aparece el dinero que el primer administrador Roque de Aguión y Andrade había tomado en Barcelona o el que él mismo apercibió por su pedimento de los oficiales de la Real Hacienda de Cartagena de Indias para el acomodo y establecimiento de la estafeta.

¹³³⁴ En la cuenta de 1769 aparecen resultas contra la administración por remesa del oficio del Correo Mayor de Quito.

¹³³⁵ En la misma cuenta de 1769 se señalan la resulta contra Manuel de Valbuena por caudal recibido de las correspondencias marítimas a la estafeta de Honda.

correspondencia de España e islas de años anterior; y, por cambio de doblones a plata macuquina a beneficio de la renta de correos.

El cargo termina con la expresión “ymporta el cargo de esta relación los referidos”, y, a continuación, coloca el resultado de la suma total de todas las partidas del cargo.

La segunda parte de la cuenta comprendía la data, que se refería a los gastos satisfechos por la administración de correos de Cartagena de Indias, con el “importe de los caudales que entran en el erario, justificada con las órdenes expedidas a favor de los interesados y con sus recibos originales”¹³³⁶. En el asiento de los gastos se especificaba el concepto del pago y el destinatario, algunos pormenores de la transacción, y se señalaban los justificantes del reintegro que se adjuntaban a la cuenta. En este último aspecto, cabe subrayar que todo apunte en la data debía tener su correspondiente documento justificativo del pago.

En la data de las cuentas examinadas de la estafeta cartagenera figuran los siguientes asientos comunes:

- Cartas sobrantes de España, islas y dominios ultramarinos que se entregaron en la administración y no se han pagado.
- Cartas francas a nombre del Administrador y dependientes.
- Cartas dirigidas a otros oficios
- Cartas entregadas en esta administración en que no se han pagado hasta que por superior orden se verifique.
- Sueldos de los dependientes: administrador, oficial mayor interventor, oficial segundo, oficial superior (cuenta de 1770), oficial tercero (a partir de la cuenta de 1771), ordenanza.
- Gastos ordinarios de oficio.
- Alquiler de la casa del oficio.
- Remitido a disposición de la Administración principal de La Habana para saldo de esta cuenta

¹³³⁶ CANGA ARGÜELLES, José. *Diccionario de Hacienda con aplicación a España*, Tomo I. Madrid: Imprenta de don Marcelino Calero y Portocarrero, 1833, p. 314.

La incorporación del correo terrestre a la Corona y, por tanto, a la gestión de la administración de correos de Cartagena de Indias, supuso un incremento de los gastos, que aparecen referenciados a partir de 1769:

- Cartas sobrantes del correo de tierra que se entregaron en la administración y no se han pagado.
- Cartas entregadas de oficio para dirigir al interior del reino sin haber pagado sus correspondientes portes.
- Cartas recibidas de oficio para dirigir al interior del reino.
- Cartas de oficio pertenecientes a los correos marítimos.
- Cartas de oficio entregadas a nombre del administrador y oficial de la estafeta.
- Cartas dirigidas a la administración por erradas y ausencia de sus dueños se dirigieron a otros destinos.
- Sueldo del encargado para el recibo y despacho de los correos en la Barranca del Rey.
- Conductores ordinarios de a caballo desde esta ciudad a la Barranca del Rey por la carrera general de este reino.
- Gastos particulares en ayuda de la conducción ordinaria de la correspondencia del reino de Cartagena de Indias a la Barranca del Rey.
- Gastos por el río desde la Barranca hasta las villas de Mompox, Honda y Ciénega de Santa Marta.
- Conductor de la correspondencia ordinaria de Santa Marta por tierra, y por el río desde esta ciudad al pueblo de la Ciénega.
- Conducción extraordinaria de las correspondencias de España e islas.
- Conducción extraordinaria despachada y recibida en virtud de orden del virrey de Nueva Granada.
- Gastos extraordinarios después de la incorporación del correo terrestre a la Corona.

Además de estos gastos, se sumaban a las cuentas generales anuales muchos otros, según el desembolso que hubiera realizado la administración por diferentes conceptos. En la etapa analizada, de 1765 a 1777, las relaciones juradas con más gastos en su haber fueron las de los años de 1765, debido a la erección de la oficina postal en Cartagena de Indias, y 1769 por la anexión de la gestión de la estafeta del giro postal del interior al marítimo. De modo que, en la cuenta de 1765, a los conceptos generales se les suma el dinero que se entregó al comisionado, Pedro Antonio de Cosío, que se satisfizo a la goleta

que transportó a los primeros empleados de la renta cartagenera desde la ciudad de Cuba a Cartagena de Indias y los gastos ocasionados por el administrador, Roque de Aguión y Andrade, para la planificación de la oficina. Mientras que en la de 1769, además de los asientos habituales, aparecen los desembolsos que se tuvieron que hacer para el manejo del correo terrestre, como los utensilios tomados al teniente de correo de Cartagena de Indias, y los pagos realizados al talabartero por la composición de maletas, de un peso, de un marco de latón, de libros y sellos para la oficina principal y las agregadas, para un escudo de armas reales para la estafeta de Mompox, y para encerados con el fin de resguardar la correspondencia al atravesar el río Magdalena.

Las autoridades superiores tenían ciertos privilegios en la administración hispánica. Ello se refleja, de forma reiterada, en la data de las cuentas, donde se presentaba el dinero entregado al gobernador de Cartagena de Indias, al tribunal de la Real Hacienda y al Tribunal de la Inquisición. Esta última institución se mostraba de forma recurrente en la data, debido a que se les devolvía el caudal que había pagado en la administración, por los portes de las cartas de España y dominios ultramarinos, que habían llegado a nombre de dicho tribunal. Con relación a este aspecto, se mostraba también el dinero suplido por la renta de correos a diversos agentes postales, como a José Vicente Zavala para su avío como administrador de correos de Panamá, que aparece en la cuenta de 1768; y, a José de la Terga, electo administrador postal de Panamá, para subvenir a las urgencias de su viaje; y a José Antonio de Pando en las cuentas de 1769 y 1770.

Igualmente, era frecuente la retribución a determinados sujetos por sus trabajos puntuales en la oficina postal, como el reembolso que se hizo a un carpintero por un estante para el apartado que aparece en la cuenta de 1766, o la compra de utensilios para la estafeta como el de un farol que se señala en la cuenta de 1767. En este punto cabe reseñar que, a partir de 1770, estos desembolsos aparecen de forma regular bajo el asiento denominado: “gastos extraordinarios”.

En los asientos de la data, también era usual que aparecieran suplementos hechos a las distintas administraciones subalternas para satisfacer sus gastos, los sueldos de sus administradores, dinero que se había datado de menos en sus anteriores cuentas, reintegro que les debía hacer el administrador de Cartagena por alcance que resultaba a favor en

los valores de la estafeta subalterna¹³³⁷, y el producto líquido que debían dichas estafetas agregadas y no se habían podido cobrar todavía en la de Cartagena de Indias.

Asimismo, a partir de las cuentas de 1773 y 1774, respectivamente, aparecen dos asientos que se mantendrán de forma regular en las siguientes relaciones juradas: gratificación extraordinaria dada al doctor Nicolás María Vidal, fiscal de la renta, por portes de cartas; y los caudales suplidos para gastos de las embarcaciones de la renta destinadas a la Carrera de Puerto Rico. Y, a partir de 1776, se le suma el concepto del caudal suplido para gastos de la goleta Doña Marina destinada a la carrera entre el puerto de Cartagena de Indias y el de Portobelo.

Los gastos de la data finalizaban con la indicación del valor global de todas sus partidas.

En la mayoría de los asientos del cargo y de la data se enumeraba el concepto del ingreso y gasto, algunos detalles de los procedimientos económicos y se señalaban los libros contables, relaciones juradas y documentos justificativos en los que se encontraban anotadas estas partidas. Las administraciones de correos contaban con una serie de libros, sobre los que se registraban las operaciones del cargo y de la data, que constatamos a través de los inventarios de la oficina de correos cartagenera y de los índices de los libros y cuadernos existentes en ella. Estos libros coinciden con los que aparecen en la relación jurada, en los que se nombra cómo los registros del cargo y de la data quedaban anotados de forma pormenorizada, según cual fuere el concepto pertinente, en los siguientes libros:

- Libro de facturas.
- Libro del valor de las cartas.
- Libro de cargio del correo marítimo.
- Libro de los correos ordinarios y extraordinarios de tierra.
- Libro de francaturas.
- Libro de certificaciones.
- Libro de derechos extraordinarios y licencias.
- Libro del producto anual de la administración.
- Libro de cartas y pliegos de oficio.

¹³³⁷ El asiento del reintegro hecho al administrador de Portobelo por alcance que a su favor resultó en los valores de la estafeta de Portobelo aparece de forma habitual en todas las cuentas entre los años 1774 y 1777.

- Libro de expediciones de la correspondencia que se remite por las embarcaciones de la renta y de particulares.
- Libro de expediciones de la correspondencia que se recibe por las embarcaciones de la renta y de particulares.
- Libro de los salarios.
- Libro de gastos.
- Libro de recibos de certificados.
- Libro de entrada y salida de caudales en el arca de intervención.

Mientras que tales asientos quedaban anotados al por mayor, es decir, de forma más genérica y menos detallada en el libro mayor de caja. También se aludía en la explicación de cada concepto a las relaciones particulares juradas y firmadas, y a los recibos y certificaciones.

La existencia de estos ejemplares cumplía con lo indicado por las diferentes disposiciones. El *Cedulario Indiano* recoge en su normativa que se debía tener un libro encuadernado tocante a los cargos y oficios:

“y assentar en él las partidas del cargo y data y relación de lo que se acuerda, manda y libra y cobra y paga de nuestra hazienda y tocante a ella, los quales libros así en la sustancia como en la forma y solemnidad han de ser conforme a los otros dos libros y las partidas en ellos assentados”¹³³⁸.

Igualmente, en la *Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias* existe un apartado que regulaba la presencia de libros contables en las cajas reales:

“Ordenamos y mandamos que en todas nuestras Caxas Reales de las Indias, Islas y Tierra Firme haya un libro de la razón general de nuestra Real Hazienda, encuadernado y rubricado, como está dispuesto, donde se assienten todos los géneros que de ella nos pertenecieren. Y a nuestros Oficiales Reales, a cuyo cargo estuviere la Caxa, que assi lo cumplan con apercevimiento de que, si tuvieren alguna omisión o negligencia, se procederá a la demostración que convenga”¹³³⁹.

¹³³⁸ De las dichas ordenanças que dispone y manda que demás de los libros común y de acuerdo tenga cada uno de los oficiales Reales en su poder otro libro donde se asienten las partidas de cargo y data, y relación de lo que se acuerda, libra, paga y cobra, 1572. ENCINAS, Diego de. *Cedulario Indiano*. Libro III. Madrid: Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado y Real Academia de la Historia, 2018, p. 316.

¹³³⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*. Tomo II. Libro VIII, título VII. “De los Libros Reales”. Madrid, 1681, p. 75.

Termina el dispositivo con un balance de la situación final mediante un cuadro resumen donde se recogían el total del cargo y de la data. Al final de dicho cuadro, se calculaba la diferencia entre ambas cantidades para determinar el saldo o alcance, que podía ser a favor o en contra de la administración postal, que representaba el cierre de la contabilidad. Según el *Diccionario de Hacienda* el alcance era el:

“resultado de examen y liquidación de una cuenta, cuando sale contra el que la rinde. Si de la comparación de las partidas del cargo y de la data, y del reconocimiento de los documentos que justifican la legitimidad de unas y otras, aparece que el que las presenta recibió más caudales que los que da invertidos, la cantidad de la diferencia representa el alcance [...] el resultado contra quien resulta el alcance debe satisfacerle”¹³⁴⁰.

Cierra el dispositivo una serie de cláusulas en post a preservar cuanto ha quedado reflejado en su contenido. Entre ellas figura una cláusula de compromiso de veracidad y salva de errores que se pudieran localizar en ella: “Y esta relación y cuenta general ordenada va cierta y verdadera a mi saber y entender saluo error de pluma o suma que siempre que se hallare se deberá deshacer”¹³⁴¹. Tras ella, se mostraba una cláusula de juramento “y así lo juro a Dios, nuestro señor y una señal de cruz tal como esta (signo)”¹³⁴². Y finalizaba con la consiguiente cláusula de reparación: “Y si pareciere lo contrario por malicia o suplantación de partidas me obligo a pagar la diferencia con la pena del tres tanto según estilo y ordenanzas de la Contaduría Mayor de Cuentas de su majestad”¹³⁴³.

La obligatoriedad de poner por escrito estas cláusulas en las cuentas se había establecido ya en el *Arcae limensis Gazophilatium regium perubicum*, que dictaba que los oficiales reales que formaban las cuentas debían jurar:

“en forma de derecho, al pie de dichas relaciones juradas que todo lo contenido en ellas es cierto, leal y verdadero y que no han recibido mas maravedís de los que se hazen cargo, y que han pagado todo lo que en ellas ponen en data y descargo, y se obliguen con sus personas y bienes, que si en algún tiempo pareciere, y se hallare aver dexado de

¹³⁴⁰ CANGA ARGÜELLES, José. *Diccionario de Hacienda con aplicación a España*, Tomo I. Madrid: Imprenta de don Marcelino Calero y Portocarrero, 1833, p. 27.

¹³⁴¹ A.G.I., *Correos*, 75 A.

¹³⁴² A.G.I., *Correos*, 75 B.

¹³⁴³ A.G.I., *Correos*, 76 A.

cargarse de algo, de lo que han recibido, o puesto en data mas de lo que leal y verdaderamente han pagado, lo pagaran con la pena de tres tantos”¹³⁴⁴.

Este mandato se ratificaba en el *Reglamento del método que ha de observar la Contaduría Principal y Administradores de las Provincias para la formación y liquidación de quentas de la Renta de Correos*, del 26 de noviembre de 1758, que promulgaba que resultaba:

“indispensable requisito en todas el que hayan venir juradas con la pena del tres tanto que dispone para quantas pertenecen al Real Erario la Ordenanza del señor Don Phelipe segundo, fecha en La Coruña el año de 1554 que permanece inviolable”¹³⁴⁵.

Tras las cláusulas figura la data tópica y cronológica: “Y lo firmo en Cartagena de Yndias a veinte y ocho de marzo de mil setecientos setenta y dos”¹³⁴⁶.

Finalmente aparecen las suscripciones del administrador y del oficial mayor que actuaba a modo de interventor. La suscripción del administrador figura con su nombre completo y rúbrica, mientras que la del oficial mayor interventor va precedida de la fórmula: “con mi intervención”. En algunas ocasiones, tras las suscripciones puede figurar una nota del administrador de correos, en la que efectúa una serie de comentarios y prevenciones a la cuenta presentada.

En el expediente contable de la administración de correos de Cartagena de Indias se encuentran las relaciones juradas y cuentas generales ordenadas de las estafetas agregadas a ella. Dado que cada una de las oficinas postales subalternas tenían que presentar cada año a la principal de Cartagena de Indias sus cuentas generales de gastos y valores. Esta obligación estaba recogida en el artículo 11 de la *Ordenanza* de 1762 que el “administrador de caxa agregada debe encaminarla a su principal para que esté reuniendo todas las relaciones particulares, forme una general”¹³⁴⁷, y quedaba ratificada mediante regulaciones del administrador de Cartagena de Indias a los subalternos, tal y como muestra *la Instrucción para los administradores de la Renta de Correos en las villas de Mompox, Honda, Santa Marta, Santa Fe, Popayán y Quito, Portobello y Panamá*, del 12 de junio de 1769: “la cuenta general de cada año que ha de comprobar el

¹³⁴⁴ ESCALONA Y AGÜERO, Gaspar de. *Arcae limensis Gazophilatium regium perubicum*. Madrid: Imprenta Real, 1647.

¹³⁴⁵ *Anales de las ordenanzas de correos de España*. Tomo 1. Madrid: Imprenta General a cargo de Víctor Ruiz, 1879, p. 180.

¹³⁴⁶ A.G.I., Correos, 74 A.

¹³⁴⁷ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea, Correos*, Tomo 90, Documento 9, 1762.

valor de sus relaciones mensuales antecedentes se deberá presentar por cada administrador en esta principal en todo el mes de febrero o el año que entra”¹³⁴⁸.

Esta disposición también la recogía el comisionado José Antonio Pando, quien reiteraba esta responsabilidad a Domingo Martínez, administrador de Portovelo, el 30 de noviembre de 1769, recordándole que tenía que formar “cuenta general respectiva con todos sus justificantes en fin del mes de febrero del año próximo”¹³⁴⁹, y enviarlo a la administración principal de Cartagena.

A pesar de que la normativa declaraba que “qualquier administrador de estafeta aya de presentar sus cuentas del año antecedente dentro del mes de febrero del año siguiente”¹³⁵⁰, era habitual el retraso de las administraciones subalternas en presentar las cuentas a la principal. Esta demora era manifestada por el propio administrador cartagenero, Antonio Calderón, al contador principal Julián López de Ayllón en carta de 24 de agosto de 1768, en la que le informaba que “cuya morosidad en cada uno de esos subalternos es tal que aún no han hacavado de dar cuenta del tiempo que por mi como administrador del correo de tierra de esta plaza”¹³⁵¹.

Esta dilación en la elaboración de las cuentas generales por parte de las estafetas subalternas se confirma en las fechas de formación de las mismas. En ellas podemos constatar los desfases temporales que existieron en las cuentas de las Santa Fe de 1765, que se formaron cinco años más tarde, en 1770; y, en las de Portobelo, Honda, Mompo, Santa Marta y Popayán, cuyas cuentas de 1765 a 1769, se conformaron en 1770. No obstante, se percibe cierta regularidad en la mayoría de las estafetas agregadas, a partir del año de 1771, cuyas cuentas se configuraban al año siguiente, a veces, en los primeros meses del año, enero y febrero o, incluso, el 31 de diciembre del mismo año, cumpliendo con las disposiciones expedidas por las autoridades que exigían tal puntualidad en la ordenación de las cuentas.

La estructura diplomática de las relaciones juradas y cuentas generales ordenadas de las administraciones subalternas es similar al de la principal de Cartagena de Indias, con las siguientes salvedades. Por una parte, en la dirección figura el administrador de Cartagena de Indias encargado de revisarlas en primera instancia. Y, en segundo lugar,

¹³⁴⁸ A.G.I., *Correos*, 69 A.

¹³⁴⁹ A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹³⁵⁰ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea, Correos*, Tomo 90, Documento 9, 1762.

¹³⁵¹ A.G.I., *Correos*, 69 A.

los asientos del cargo y de la data responden a las peculiaridades de cada administración. Por ejemplo, en las administraciones de Portobelo y Panamá se refleja el tránsito de los correos por mar, mientras que en las de Santa Fe, Honda, Mompo, Santa Marta, Río del Hacha, Ocaña, Tenerife, Popayán recogen las singularidades del giro postal interior, terrestre y fluvial.

El interés de los Borbones por la burocratización y la sistematización de la gestión administrativa gubernamental se reflejó en la estandarización que impulsaron en los trámites contables de las rentas de correos. La elaboración y distribución de formularios de las relaciones juradas y cuentas generales ordenadas nos dan una idea de que se pretendía seguir una homogeneidad en el procedimiento de confección de las cuentas para una mayor eficacia y una metódica y sistemática actuación administrativa.

Los formularios eran modelos ideales de documentos que pretendían servir de ayuda en la puesta por escrito de determinadas actividades, gestiones y negocios¹³⁵². Por consiguiente, eran instrumentos que se utilizaban, según explica H. Michaud, para facilitar el trabajo material de las oficinas y economizar el tiempo, y para rodear al texto de unas formalidades y garantías que se podían usar posteriormente¹³⁵³. En la renta de correos hallamos algunos formularios gestados para servir de modelos en la puesta por escrito de las cuentas.

En la administración de correos de Lima hallamos un formulario de la cuenta general de valores y gastos, que debían realizar anualmente dichas instituciones postales¹³⁵⁴. Este formulario mostraba las directrices que tenía que seguir el administrador para la confección de la cuenta general. A través de ella podemos comprobar como las cuentas generales de la estafeta de Cartagena de Indias coincidían en gran medida con este modelo, puesto que en la oficina postal cartagenera tenían uno muy similar, aunque solo hemos encontrado formularios de las relaciones juradas mensuales, que utilizaba el personal de correos en el momento de la formación de la cuenta¹³⁵⁵. Esta posibilidad se ratifica con la comprobación en el *Yndice de los exemplares que el señor don Josef*

¹³⁵² Margarita Gómez Gómez distingue entre formularios oficiosos, surgidos de un interés particular, y los oficiales, de interés público. Véase GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1993, pp. 200-212.

¹³⁵³ MICHAUD, H. "Les formulaires de grande chancellerie, 1500-1580", en *Extraits des notices et extraits des manuscrits de la Bibliothèque Nationale et autres Bibliothèques publiés par l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*. París, 1972, p. 1

¹³⁵⁴ Apéndice documental. Documento nº 29.

¹³⁵⁵ Apéndice documental. Documento nº 30.

*Antonio de Pando como comisionado para el mejor establecimiento y arreglo de los correos de este nuevo Reyno de Granada dexó en esta Administración principal de los de Cartagena de Yndias para la formación de sus libros, estados y relaciones mensuales, y general, elaborado el 12 de enero de 1771, por el administrador José Flores Longoria, con intervención de Tomás Alonso Carriazo, pues en el apartado relaciones aparecen: “un exemplar para la formación de la relación mensual de valores y uno ydem de la General de los mismos”*¹³⁵⁶.

El formulario lleva la invocación monogramática en la parte superior central, y se inicia con la expresión que especificaba la cuenta, la administración y el año al que pertenecía, seguida de la intitulación y dirección con expresión del período de tiempo que abarcaba la cuenta:

“Relación Jurada, y cuenta general ordenada que yo don Administrador de la estafeta de tal parte y sus agregadas doy y presento al señor don Joseph Antonio de Pando, que lo es general por S.M. de la Renta de Correos de Mar y Tierra, Postas, estafetas, y ramo de encomiendas de este Reyno del Perú y Provincias de Chile, y Quito, con residencia en la capital de Lima, que se administra de cuenta de la Real Hazienda de todo el valor y gastos que ha tenido esta dicha estafeta de mi cargo desde primero de enero hasta fin de diziembre del año proximo passado de 177 con arreglo a los libros, facturas, y demás assientos de ella; y con distinción de los diferentes ramos, de que se compone según las particulares quantas presentadas cada dos meses de dicho año, es en la forma siguiente”¹³⁵⁷.

El dispositivo presenta los asientos del cargo y de la data, y el cuadro resumen al final de ellos con el alcance. En el formulario aparecen estos asientos con sumo método y detalle. En este plano, debemos destacar que los conceptos del cargo y de la data de las cuentas de la administración de correos de Cartagena de Indias coincidían en gran medida con este formulario expedido por José Antonio Pando, ya como administrador de correos de Lima. De manera que, en el formulario, los valores del cargo aparecían las cartas beneficiadas sobrantes de España y dominios ultramarinos, el valor entero de las correspondencias dirigidas por los correos ordinarios del reino, el importe de cartas presentadas a sellar y dirigidas por extraordinarios a diferentes parajes del reino, el importe de las entregadas por los conductores y personas particulares de donde no se halla

¹³⁵⁶ A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹³⁵⁷ A.G.I., *Correos*, 102 B.

establecida caja de correo, el valor de las correspondencias de España y demás dominios, incluso el sobre porte de tierra venido por los correos ordinarios, el valor de las correspondencias franqueadas del porte de mar y medio de tierra para dichos dominios ultramarinos, los certificados, los derechos y licencias de extraordinarios, los productos del ramo de encomiendas, el real derecho de apartado y el valor líquido de las estafetas agregadas. Mientras que los de la data eran los siguientes: cartas sobrantes de España y dominios ultramarinos incluso el medio porte de tierra, cartas dirigidas a otros destinos, sueldo del administrador, satisfecho a los conductores de la correspondencia, conducción de caudales y encomiendas, gastos de oficio y alquiler de casa.

El formulario exponía que el dispositivo debía concluir con las cláusulas de compromiso de veracidad, de juramento y de reparación, y la data tópica y cronológica:

“Y esta relación y cuenta general ordenada, va cierta y verdadera a mi leal saber, y entender salvo error de pluma o suma que siempre que se hallare se deberá deshacer; y así lo juro a Dios Nuestro Señor, y a esta señal de la cruz (señal de cruz) y si pareciere lo contrario por malicia o suplantación de partidas, me obligo en toda forma, a pagar la diferencia con la pena del tres tanto según estilo y ordenanzas del Tribunal de la Contaduría Mayor de Cuentas de S.M. en Castilla y lo firme en tal parte a tantos de tal mes y año”¹³⁵⁸.

Estos formularios fueron fundamentales para cimentar la base del método de elaboración de las cuentas generales en las administraciones de correos. Este hecho queda corroborado con las propias palabras del administrador Antonio Calderón que, en una carta de 13 de febrero de 1769, informaba a los directores generales de la renta de correos que “las cuentas bendrán formadas según el estilo de esta oficina mediante a que no innovan el método de su formación y del modo con que deven acompañar las partidas de data”¹³⁵⁹.

La uniformidad para la confección de las cuentas propias de la administración borbónica se desplegaba también hacia las estafetas subalternas, a las que se les proporcionaban instrucciones y formularios para una mayor eficacia y homogeneización, en la forma en que debían enviar las relaciones juradas y cuenta general. Este hecho se

¹³⁵⁸ *Ibidem*.

¹³⁵⁹ A.G.I., *Correos*, 69 A.

manifiesta en las palabras de Antonio Calderón que, en carta a los Directores Generales de la renta de correos de 11 de agosto de 1768, indicaba lo siguiente:

“Para el saldo, y remición de los caudales de cartas que en sí tienen los Administradores de las estafetas agregadas y que se remitieron por mi en el tiempo que fui Administrador del correo de tierra que tengo dadas las más proporcionadas providencias, mandando instrucciones, y formularios de las cuentas que deberán presentarse”¹³⁶⁰.

Unos años más tarde, en 1770, el comisionado José Antonio Pando anunciaba que había dispuesto “un formulario del método con que en lo sucesivo se deberán hacer las relaciones mensales de valores de esta dicha administración, y de las agregadas, a quienes se han remitido varios ejemplares”¹³⁶¹. Aunque no hemos hallado este formulario, es muy probable que fuera muy similar al que encontramos en la administración de correos de Lima, expedido por el propio Pando, en el que se establecía el esquema de la cuenta general de valores y gastos para las administraciones subalternas.

7.2.2.2.1.1. REPAROS DE CUENTAS

Las cuentas estaban sometidas a periódicas observaciones e inspecciones. La supervisión general de todas las rendiciones de cuentas de las rentas de correos estaba a cargo de la Contaduría General, que se encargaba de dar la aprobación o rechazarla, así como de asignar las advertencias y consideraciones necesarias en forma de reparos. Por consiguiente, en el mismo cuadernillo de la cuenta general de valores y gastos, seguidamente a ella, la Contaduría General de la renta de correos llevaba a cabo una serie de reparos, tal y como estaba prevenido en el *Reglamento del método que ha de observar la Contaduría Principal y Administradores de las Provincias para la formación y liquidación de cuentas de la Renta de Correos*, del 26 de noviembre de 1758. Según las directrices de esta normativa, dos oficiales y el contador principal debían examinar, con sumo cuidado, y comprobar las relaciones juradas y cuentas generales ordenadas, así como los informes, certificaciones, representaciones y demás documentos. De manera que “cualesquiera reparos que halle la Contaduría en las cuentas, que miren solo al método de su formación u ordenación, los comunicará al Administrador General, para

¹³⁶⁰ *Ibidem*.

¹³⁶¹ A.G.I., *Correos*, 69 B.

que advierta a los que las dan, el modo de arreglarlas”¹³⁶². El cumplimiento de esta ordenanza se ilustra en el margen de las cuentas, en las que figuran anotaciones efectuadas por la propia Contaduría Principal, que aluden a que han sido comprobadas “con la orden del sr. D. Ricardo Wall de 26 de noviembre de 1758”¹³⁶³.

La estructura diplomática que seguían los reparos era la siguiente. Se inicia con la calificación del contenido, que suele ser la expresión “reparos y prevenciones puestos en la cuenta general de Cartagena de Indias correspondientes al año 1770”; el dispositivo, que presenta los asientos del cargo y de la data, y el cuadro resumen al final de ellos con el alcance; la data; y, la suscripción del Contador General de Correos.

Los reparos realizados en las cuentas de la administración de correos de Cartagena de Indias de los años 1765 a 1777 se solían realizar unos años después. Esta demora se podría deber, como sugiere Donoso Anes, a que las numerosas incidencias encontradas en las cuentas de las distintas administraciones de correos hacían que su revisión fuera un proceso lento, dando lugar a un retraso considerable, con lo que muchas de las reclamaciones ordenadas quedaban sin efecto, ya que el administrador que había formado la cuenta había cambiado de destino o había fallecido¹³⁶⁴.

En las cuentas generales de 1765, 1766 y 1767, los reparos se efectuaron en junio de 1770, y estaban suscritos por Julián López de Ayllón, Contador General de Correos. Aunque en las dos primeras, en un cuaternión, aparecían “Prevenciones que se hacen por la Contaduría General de Correos a don Antonio Calderón, administrador de el de Cartagena, sobre la formación de sus cuentas que deberá presentar recados con que ha de acompañarlas, y los que ha de remitir, desde luego respectivos a las de don Manuel de Valbuena, su antecesor”, datadas en Madrid el 23 de agosto de 1768, con la suscripción de Julián López de Ayllón. Cada una de las apreciaciones estaban contestadas por una nota al margen, fechada en Cartagena de Indias el 1 de abril de 1769, con las suscripciones de Antonio Calderón como administrador y la de Mauricio Carrasquilla como interventor.

A partir de las cuentas del año de 1768, hasta la del año de 1777, los reparos que aparecían inmediatamente tras la relación jurada se realizaron muchos años después, en

¹³⁶² *Anales de las ordenanzas de correos de España*. Tomo 1. Madrid: Imprenta General a cargo de Víctor Ruiz, 1879, p. 180.

¹³⁶³ A.G.I., *Correos*, 74 B.

¹³⁶⁴ DONOSO ANES, Alberto. “El virrey de Lima: caballero de Croix. Defensor de la partida doble en el siglo XVIII”, *Revista española de financiación y contabilidad*, vol. XXX, nº 107, 2001, p. 177.

1794, 1795 y 1796, suscritos por Miguel Pérez de Quirós como Contador General. Hemos examinado la comprobación de los reparos de cuentas de otras administraciones de correos hispanoamericanas, como las de Santa Fe, La Habana y Lima, para comprobar si sucedía algo similar de prevenciones de cuentas bastantes años después de su formación, en torno a los años noventa del siglo XVIII, y podemos corroborar que en ellas no ocurría algo similar, dado que en estos casos se presentaban uno, dos o tres años más tarde solamente.

El examen minucioso de las cuentas desde 1768 y del resto de documentación de la administración de correos de Cartagena de Indias nos llevó a la conclusión de que el enorme retraso y la exhaustividad en la comprobación de todas las cuentas, puesto de manifiesto en cada una de las anotaciones y rúbricas de cada uno de las anotaciones del cargo y la data tanto de la relación jurada como de los documentos justificativos, nos hace pensar que la razón pudo ser la causa formada contra el administrador de correos, José Flores Longoria, por contrabando y corrupción, debido a que, en todas estas cuentas, aparece la suscripción del propio Longoria, ya fuera como interventor en las cuentas de 1768 y 1769, o como administrador a partir de 1770.

En las cuentas, desde el año 1768 a 1777, hallamos en cuadernillos aparte prevenciones y adiciones a los reparos que hacía la Contaduría General de Correos, en fechas más cercanas a la formación de la cuenta: en el año de 1776 para las cuentas de 1768 y 1769, y 1777 para las de los años de 1770, 1771, 1772 suscritas por Julián López de Ayllón, en todas ellas cada una de las apreciaciones era contestada por una nota al margen, datada en Cartagena de Indias el 28 de octubre de 1784, con la suscripción de José Fuertes, administrador de correos de Cartagena de Indias; y en el año de 1789, para las cuentas de 1775, 1776 y 1777, suscritas por Benigno Pedrobuena, “por ausencia del señor contador como oficial mayor”, en ellas todas las anotaciones eran respondidas con indicaciones, fechadas en Cartagena de Indias el 29 de mayo de 1789, con la suscripción de Sebastián de Agüera Bustamente, administrador de la oficina postal cartagenera.

Las relaciones juradas y cuentas generales ordenadas de las administraciones subalternas también debían de pasar por la actuación administrativa de la revisión y verificación de las autoridades superiores. Este cometido se apuntaba en el artículo 11 de la *Ordenanza* de 1762 que fijaba lo siguiente:

“los administradores principales tienen la obligación de repasar las relaciones de las agregadas, ponerles los reparos que encuentren en ellas o en las cuentas, o los que de nuevo forme la contaduría, cuidando mucho de la exactitud de estas relaciones y cuentas”¹³⁶⁵.

De modo que, en la mayoría de las cuentas de las estafetas agregadas, encontramos que fueron comprobadas por el administrador de Cartagena de Indias y, sobre todo, por el comisionado Pando, debido a que a él le estaba conferido arreglar los correos de todo el reino de Nueva Granada “reconocer el estado de sus administraciones, la existencias de caudales y demás cosas precisas”¹³⁶⁶, como se expresaba en el oficio que envió el administrador de La Habana, José Antonio de Armona, al de Cartagena, Antonio Calderón, el 4 de octubre de 1769, sobre las facultad de dicho comisionado. Además, en ellas hallamos reparos puestos por la Contaduría General, o por el propio Pando, que se hallaban habitualmente en cuadernillos separados en cuyo margen aparecían apreciaciones realizadas por el administrador subalterno o por el principal de Cartagena.

7.2.2.2.1.2. FENECIMIENTO DE LAS CUENTAS

Generalmente en cuadernillo aparte, aunque, a veces, se hacía inmediatamente después de los reparos de la Contaduría, se presentaba la resolución y fenecimiento de la cuenta, que correspondía al acto administrativo final de la revisión de la cuenta fiscal rendida entre la administración de correos de Cartagena de Indias y la Contaduría General de Correos, encargada de aprobar las cuentas de manera definitiva.

La estructura diplomática de la resolución y el fenecimiento de la cuenta responde al esquema siguiente: en la parte superior central del bifolio se muestra la calificación del contenido, con la expresión “resolución y fenecimiento de esta cuenta” y, a su derecha: “reales de plata”. Seguidamente aparece el dispositivo donde se anotaba el cargo, la data y una nota que decía así: “Se abona esta resulta por proceder del gasto de amanuenses como manifiesta la liquidación de D. Josef Fuertes al pie de la cuenta y hauerse

¹³⁶⁵ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea, Correos*, Tomo 90, Documento 9, 1762.

¹³⁶⁶ A.G.I., *Correos*, 73 B.

considerado preciso, según la satisfacción a los reparos y estar aprovados los semejantes por la superioridad”¹³⁶⁷.

A continuación, se expresaba las cantidades del cargo y de la data de la cuenta: “ymporta el cargo ordenado ochenta mil trescientos once y un quartillo reales de plata. Ydem la data ochenta mil ciento cincuenta y tres y tres quartillos reales de la misma moneda”¹³⁶⁸; y, tras ellas, el dictamen de la Contaduría “conferido el cargo con la data, resultan a favor de la renta los ciento cincuenta y medio reales de plata que se manifiestan y así se feneció esta cuenta por la Contaduría general de la Renta de mi cargo”¹³⁶⁹. Inmediatamente después aparece la data y, como remate, la suscripción del Contador General de Correos.

Posteriormente, se exponían unas prevenciones que hacía la Contaduría a la Junta de Gobierno de la renta de correos con la resolución final de la cuenta:

“En observancia de lo prevenido en las nuevas ordenanzas expedidas por S.M. en 8 de junio de este año de 94 para gobierno de esta renta, pongo en noticia de V.SS. como haviendose fenecido por la Contaduría Principal de mi cargo la cuenta que antecede de D. Joseph Fuertes, Administrador Principal que fue de la de Cartagena de Yndias a nombre de D. Antonio Calderón, su antecesor en la misma, relativa a los valores y gastos que tuvo en todo el año de mil setecientos y setenta, quedando reformada la que este dio, por estar arreglada esta de fuertes a lo prevenido por la Contaduría en vista de aquella, sin que difieran en lo sustancial, y hallándola conforme a sus recados y sin la resulta puede despacharse la correspondiente certificación de resguardo a favor del citado D. Antonio Calderón”. Se data y suscribía por el contador principal”¹³⁷⁰.

Por último, aparecen unas notas con las siguientes expresiones: data y “véalas el señor fiscal”, “el fiscal la ha visto”, Junta y data y “apruebase y despachase el finiquito” con la suscripción de Revilla. Estas anotaciones exponían el procedimiento a seguir para el remate final de las cuentas, que hacía constar estar ajustado y satisfecho el alcance que resultaba en ellas. El método era el siguiente: las cuentas y sus respectivos documentos justificativos y reparos se pasaban de la Contaduría al fiscal de la renta de correos, éste las revisaba, la Real Junta de Correos y Postas de España y de las Indias las aprobaba, y se volvía a pasar a la Contaduría que las ratificaba y despachaba la certificación del

¹³⁶⁷ A.G.I., *Correos*, 74 A.

¹³⁶⁸ *Ibidem*.

¹³⁶⁹ *Ibidem*.

¹³⁷⁰ *Ibidem*.

finiquito. Con relación a este asunto, cabe subrayar que, en ocasiones, la resolución y fenecimiento de la cuenta sólo se manifestaba con estas notas.

7.2.2.2.2. CUENTA GENERAL DE GASTOS Y APROVECHAMIENTOS DE LAS EMBARCACIONES DE LA RENTA

La cuenta general de gastos y aprovechamientos de las embarcaciones de la renta de correos integraba el estado de posición fiscal de los navíos que realizaban el giro postal marítimo en la ruta Cuba – Cartagena de Indias – Portobelo, sirviéndose para formarlas de las relaciones mensuales del ingreso y del gasto de los barcos que realizaban dicho itinerario. Tal y como regulaba el artículo 21 del *Reglamento Provisional* de 1764 que disponía:

“también vendrán las relaciones mensuales del gasto de los paquebotes en La Habana, del de las tres balandras a Veracruz, y de las dos a Cartagena; firmando estas quantas los Administradores en lo que sea respectivo a su encargo”¹³⁷¹.

Estas ordenanzas fueron reafirmadas por el comisionado José Antonio Pando, quien, en su carta de 30 de noviembre de 1769, comunicaba a Domingo Martínez, administrador de correos de Portobelo, que:

“En quanto a los maiores progresos, y utilidades que puede ofrecer el continuado giro de las embarcaciones de la renta que hacen sus viages desde ese puerto a este, y el de la Trinidad, deseo asimismo me remita V.M. una razón circunstanciada del numero de tercios de carga, y otros efectos con los correspondientes fletes de cada uno de ellos que se hubiesen conducido en dichas embarcaciones durante el tiempo que V.M. maneja essa Administracion, y para mi mejor inteligencia solicitará V.M. otra de los señores oficiales reales extensiva a los cinco años inmediatos que comprehenda a las demás embarcaciones de particulares, a fin de que por este medio se pueda venir en conocimiento de el todo de sus cargamentos, y lo que sobre poco mas o menos pudiesen haver adeudado de flete para este puerto, y los de la Ysla de Cuba, en dichos cinco años”¹³⁷².

¹³⁷¹ *Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales*. A.G.I., Estado, 86 A, número 6.

¹³⁷² A.G.I., *Correos*, 69 B.

El esquema diplomático que seguía esta cuenta de embarcaciones es semejante a la relación jurada y cuenta general ordenada de la administración de correos:

Esta cuenta, que aparece en el expediente administrativo contable a partir de 1768, se compone de un cuadernillo, que oscilaba entre tres y cinco bifolios, es decir, entre un ternión y un quinión. Las cuentas de embarcaciones de menor extensión fueron las de los años 1768 y 1774, y la de mayor la de 1775. Cada cuadernillo comenzaba con el siguiente texto: “X pliego de la cuenta general de gastos y aprovechamientos de las embarcaciones de la renta en la administración principal de Cartagena de Yndias en todo el año de”, y la expresión del año de la cuenta. Al inicio del primer bifolio aparece la invocación monográfica en la parte superior central. Un poco más abajo, y separado de ella, en la parte central figura: “Nuevo Reyno de Granada” con decoración en sus grafías; y, a ambos lados, la administración a la que se refiere: “administración principal de correo marítimo de la ciudad de Cartaxena de Indias”. Y a la derecha: “Cuenta general de gastos y aprovechamientos de las embarcaciones de la renta en todo el año de 17xx”.

La cuenta comienza con la calificación de su contenido: “Relación jurada y cuenta general ordenada”, seguida de la intitulación, en la que aparecía el administrador que se ocupaba de confeccionar la cuenta (Antonio Calderón en las de 1768 y 1769, y José Flores Longoria a partir de la de 1771), o administradores, puesto que en la cuenta de 1770 aparecen ambos, debido al cambio que se produjo en ese mismo año, y que se refleja en la propia intitulación: “que nosotros D. Antonio Calderón como administrador principal que fui del correo marítimo de esta ciudad de Cartagena de Indias hasta 7 de noviembre de 1770 y D. Joseph Longoria, como su interventor hasta dicha fecha y subcesor della en adelante”¹³⁷³.

A continuación, figura la dirección con la expresión del período de tiempo que abarcaba la cuenta:

“doy al Sr. D. Joseph Antonio de Armona del Consejo de su majestad, su administrador general de Rentas en la Ysla de Cuba y principal de la de Correos de América en el puerto de San Cristóbal de La Hauana, de todos los aprovechamientos y gastos que han tenido en este puerto de Cartagena de Indias, y en el de San Phelipe de Portovelo las

¹³⁷³ A.G.I., *Correos*, 74 A.

embarcaciones de la renta destinadas a esta carrera desde el de Trinidad en la Ysla de Cuba en todo el año próximo pasado de 1769”¹³⁷⁴.

En esta dirección se constata cómo las cuentas de las embarcaciones iban encaminadas a la administración principal de La Habana, instancia inmediatamente superior a la administración de correos de Cartagena de Indias, que se debía de ocupar de revisar los datos de dichas cuentas, como ordenaba el artículo 21 del *Reglamento Provisional*, que establecía que “mensualmente formarán sus Relaciones de valores los Administradores, y las irán remitiendo por mano del Administrador de la Isla de Cuba”¹³⁷⁵, y que “En La Habana debe aver un contador que las revea, y adicione por si hallare algunos reparos, a fin de que por este medio vengan metódicas a poder de los Administradores Generales”¹³⁷⁶.

Posteriormente se presentaba el cargo y la data, es decir, los ingresos y los gastos de las embarcaciones, y se seguía el mismo método que para los trámites fiscales del giro marítimo de tales navíos.

En primer lugar, aparecía el cargo en el que se enumeraban las diferentes embarcaciones que cubrían el trayecto Cuba – Cartagena de Indias – Portobelo, y se puntualizaba el caudal obtenido de los aprovechamientos, fletes y pasajes que se debía pagar al dueño o patrón del navío por llevar alguna persona o por el transporte de mercancías u otros elementos.

El cargo de cada embarcación comenzaba con el ingreso total del navío en cuestión de lo que había producido a beneficio de la renta de correos, aludiendo al nombre del capitán de cada barco y especificando los viajes que había realizado:

“primeramente son cargo diez y nueue mil novecientos cuarenta y tres quartillos reales de plata que ha producido a veneficio de la renta la balandra de la misma nombrada Diligencia del mando de su capitán D. Simón de la Casavilla en los dos viages que ejecutó en el tiempo de esta cuenta desde los puertos de La Hauana y de Trinidad en la Ysla de Cuba a este; y el de Portovelo, según consta de las relaciones particulares que

¹³⁷⁴ A.G.I., *Correos*, 73 B.

¹³⁷⁵ *Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales*. A.G.I., *Estado*, 86 A, número 6.

¹³⁷⁶ *Ibidem*.

se han formado en esta Administración y la de dicho Portovelo y están presentadas a la principal de La Hauana, cuio procedido es en la forma siguiente¹³⁷⁷.

A partir de aquí se detallaban los conceptos del cargo por viajes realizados de cada navío, ya fuera por pago de fletes o de pasajes:

“Por siete mil cuatrocientos cuarenta y quatro reales cobrados en esta Administración por los fletes de la carga de la Real Hazienda y de particulares que condujo dicha balandra desde el puerto de La Havana, según consta de la nota de aquel señor Administrador D. Joseph Antonio de Armona fecha 23 de diciembre de 1769 que acompaña a esta cuenta general, y de la relación particular que con la de 10 de mayo del corriente está presentada¹³⁷⁸.

En la mayoría de los asientos del cargo se puntualizaba el documento justificativo, en el que se constataba el beneficio obtenido:

“por setecientos cincuenta y dos reales de plata, cobrados en esta Administración por los pasages de varios individuos que se embarcaron en dicha balandra desde este a Portovelo, como consta por menor de las referidas notas de carga y relación particular¹³⁷⁹.

En segundo lugar, se muestran los cargos de la data, en los que se recogen los gastos ocasionados por las distintas embarcaciones que hacían el itinerario postal marítimo. Al igual que ocurría con el cargo, la data de cada navío se inicia con las cifras de su gasto entero, mencionando al capitán que se encontraba al frente y al viaje determinado:

“Primeramente son data quatro mil doscientos cuarenta y dos reales de plata los mismos que se han suplido por esta Administración para los gastos que hizo en este puerto la balandra de la renta nombrada Diligencia en los dos viages ejecutados en el tiempo de esta cuenta del cargo de su capitán Don Simón de Cosavilla en la auilitación y apresto para su regreso al puerto de Trinidad¹³⁸⁰.

Desde ese momento se precisan los conceptos específicos de la data por los viajes realizados de cada embarcación, que se debían a variados desembolsos como podían ser, por ejemplo, la compra de pertrechos y utensilios para el barco: barriles, vasijas, hilos de

¹³⁷⁷ A.G.I., *Correos*, 74 A.

¹³⁷⁸ *Ibidem*.

¹³⁷⁹ *Ibidem*.

¹³⁸⁰ *Ibidem*.

coser, velas, clavos o luces; gastos de herrería, carpintería o registro; y, préstamo de sueldos al capitán y a la tripulación:

“Por mil quatrocientos doze reales de plata satisfechos al capitán, contra maestre y tripulación de la citada balandra por préstamos de sueldo de un mes y total pagamento a un marinero que se licenció por enfermo a razón de lo que está asignado a cada uno para hazer su regreso en el primer viage como consta del reciuo de dicho capitán que fecho 26 de marzo de 1770 acompaña”¹³⁸¹.

En los conceptos de la data también se señalaba el tipo documental que testimoniaba el gasto causado por la embarcación, generalmente recibos:

“Por ochenta y ocho reales de plata pagados al Ministerio de Marina de este puerto por cincuenta y ocho libras de guindalesa que a razón de diez y nueve pesos quintal, se compraron para el servicio de la dicha balandra y parece del **recibo** de dicho capitán fecho 26 de marzo y del instrumento que dio el referido Ministerio con fecha 18 de ídem”¹³⁸².

Al final, tras los conceptos de cargo y data, se mostraba un resumen del total de los mismos, y el alcance que correspondía al resultado de la diferencia de ambos valores:

“Ymporta la data según parece, treinta y ocho mil setecientos cincuenta y cinco y medio real de plata moneda corriente de esta América; y siendo el cargo higual cantidad no resulta alcance alguno contra esta Administración y a favor de Su Magestad”¹³⁸³.

Concluye el dispositivo con las cláusulas de compromiso de veracidad y salva de errores, juramento y reparación:

“Y esta relación jurada y cuenta general ordenada va cierta y verdadera a nuestro sauer y entender, saluo error de pluma o guarismo que siempre se hallare deberá deshacerse y así lo juramos por Dios, nuestro señor, y una señal de cruz tal como esta (cruz). Y si pareciere lo contrario por malicia o suplantación de partidas nos obligamos a pagar la diferencia con la pena del tres tanto según estilo y ordenanzas de la Contaduría Mayor de Cuentas de su majestad en Castilla”¹³⁸⁴.

¹³⁸¹ *Ibidem.*

¹³⁸² *Ibidem.*

¹³⁸³ *Ibidem.*

¹³⁸⁴ A.G.I., *Correos*, 76 A.

Como cierre del documento figura la data con la expresión tópica y cronológica, y las suscripciones del administrador o administradores que formaron la cuenta y el interventor que actuó en la misma. En algunas ocasiones, figura una nota final con algunas prevenciones por parte del administrador.

7.2.2.2.1. REPAROS DE CUENTAS

Inmediatamente después de la cuenta se exhibía la comprobación de la cuenta por parte de la Contaduría General de correos, que era el organismo máximo y último encargado de la inspección de la cuenta y de los documentos que la acompañaban, con la expresión “reconocida y comprobada”, la data con el lugar y la fecha de dicha revisión, y la suscripción del contador principal. En este punto cabe señalar que la fecha de control y reconocimiento de la Contaduría en todas las cuentas se realizó en los años 1794 y 1795, es decir, muchos años después de la confección de las mismas. En algunas cuentas la manifestación de la comprobación se aumentaba con datos con mayores puntualizaciones como, por ejemplo, en la cuenta de 1772 que decía así “reconocida y comprobada con las relaciones particulares y demás documentos que la producen. Se halla conforme”¹³⁸⁵, o en la de 1773:

“Reconocida y comprobada con los respectivos correspondientes documentos citados en las partidas, haciéndose cargo el administrador principal de La Habana de los trece mil ciento quince y un cuartillo reales de plata, que resultan a favor de la Renta, en su cuenta de reunión”¹³⁸⁶.

Tenemos que hacer constar cómo, en las cuentas correspondientes a los años 1775 a 1777, aparece otra cuenta general de gastos y aprovechamientos de embarcaciones, que corresponde a un navío específico que realizaba la ruta entre Cartagena de Indias y Portobelo, la goleta de la renta de correos denominada “Doña Marina”. La razón de su inclusión es bien sencilla. A partir de 1775, se formaron dos cuentas generales de embarcaciones: una que comprendía a los distintos navíos que ejecutaban el trayecto desde La Habana hasta Cartagena de Indias y su correspondiente vuelta; y otra de la nave

¹³⁸⁵ A.G.I., *Correos*, 75 A.

¹³⁸⁶ *Ibidem*.

- “Doña Marina”- que efectuaba el itinerario de ida y vuelta entre Cartagena de Indias y Portobelo.

Una de las administraciones subalternas más metódicas, especialmente a partir de 1770, fue la de Portobelo que, además de la relación jurada y cuenta general ordenada, debía presentar la cuenta general de gastos y aprovechamientos de las embarcaciones de la renta en Portobelo. Y así lo hizo usualmente a partir de 1768, siguiendo el mismo esquema diplomático de la cuenta general de embarcaciones de la administración de correos de Cartagena de Indias con el detalle de los ingresos y los gastos de los navíos que efectuaban los distintos viajes de Portobelo a Cartagena, y con las respectivas revisiones y comprobaciones del administrador de correos de Cartagena y de la Contaduría General. La composición de esta cuenta debía seguir las indicaciones que le proporcionó José Antonio Pando al administrador de Portobelo, Domingo Martínez, el 30 de noviembre de 1769:

“En quanto a los maiores progresos, y utilidades que puede ofrecer el continuado giro de las embarcaciones de la renta que hacen sus viages desde ese puerto a este y el de la Trinidad, deseo asimismo me remita vuestra merced una razón circunstanciada del numero de tercios de carga, y otros efectos con los correspondientes fletes de cada uno de ellos que se hubiesen conducido en dichas embarcaciones durante el tiempo que vuestra merced maneja essa Administracion. Y para mi mejor inteligencia solicitará vuestra merced otra de los señores oficiales reales extensiva a los cinco años inmediatos que comprehenda a las demás embarcaciones de particulares, a fin de que por este medio se pueda venir en conocimiento de el todo de sus cargamentos, y lo que sobre poco mas o menos pudiesen haver adeudado de flete para este puerto, y los de la Ysla de Cuba, en dichos cinco años”¹³⁸⁷.

Por lo que respecta a su estructura diplomática sigue el mismo esquema que las cuentas de embarcaciones con las siguientes singularidades. El destinatario es el administrador de correos de Cartagena de Indias encargado de su tramitación:

“doy al Sr. D. Joseph Flores Longoria, que lo es asimismo principal de los de Cartagena y sus agregadas que se administran de cuenta de la Real Hazienda de todos los aprovechamientos y gastos que han ocasionado en este puerto las embarcaciones de la

¹³⁸⁷ A.G.I., *Correos*, 69 B.

renta desde 23 de abril que tomé posesión de esta Administración hasta fin del mes de diciembre del año próximo pasado de 1770”¹³⁸⁸.

En el dispositivo se indica los meses a los que corresponden los conceptos de cargo y data, que aparecen minuciosamente expuestos:

“importando todos los fletes de la dicha goleta Nuestra Señora del Rosario del mando de su capitán D. Antonio Marín ha producido en el dicho viaje, en carga y pasajeros como consta de la relación particular...”¹³⁸⁹.

Y, a partir de ahí, enumeraba los cargos y las datas, entre ellos, los fletes y pasajeros que habían sido transportados desde Portobelo hasta Cartagena.

Detectamos la ausencia de las cláusulas de compromiso de veracidad, juramento y reparación.

Por último, se declaraba la comprobación por parte de la Contaduría General con la expresión “reconocida y comprobada”, con la aclaración de la fecha y la suscripción del contador; siguiendo el mismo cauce que las cuentas generales.

En cuanto al fenecimiento de las cuentas simplemente manifestar que recibían la aprobación definitiva juntamente con la cuenta general ordenada de la administración de correos de Cartagena de Indias.

7.2.2.2.3. DOCUMENTACIÓN JUSTIFICATIVA

Todas las cuentas generales de la administración de correos de Cartagena de Indias llevaban anexados los documentos que probaban la información contable contenida en ellas. Esta documentación justificativa se presenta como pieza separada de las cuentas, y así se hace constar en el inventario de la sección¹³⁹⁰. Contiene una amplia gama de tipos documentales que proporcionan los datos contables necesarios para acreditar y verificar las correspondientes anotaciones realizadas en las cuentas. Pasemos a analizar cada uno de ellos.

¹³⁸⁸ A.G.I., *Correos*, 74 A.

¹³⁸⁹ *Ibidem*.

¹³⁹⁰ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio José. *Archivo General de Indias. Inventario de la Sección de Correos*. Madrid: Dirección General del Libro Archivos y Bibliotecas, 1996.

7.2.2.2.3.1. RELACIÓN JURADA

Se define como: “El sumario resumen de cuenta, que se presenta antes de darla formal, y presentar los instrumentos de justificación. Llámese así porque se jura lo que en ella se expresa”¹³⁹¹. Esta relación jurada la localizamos, bien en las relaciones mensuales o periódicas presentadas por las administraciones, o bien relacionadas con algunas de las actividades desarrolladas por la administración, como es el caso de los apartados de correos. Veamos cada una de ellas.

Numerosas disposiciones recogen la obligatoriedad de presentar estas relaciones juradas con cierta periodicidad. *La Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias* determinaba con carácter general que todas las rentas debían formar mensualmente las relaciones de valores y además que:

“Los cargos de cuentas se han de comprobar por relaciones juradas, que dieren las partes y recetas de nuestros oficiales, sacadas de los libros particulares que cada uno tiene, y por el común y general, que ha de estar en las Caxas Reales, y el particular que los contadores de cuentas han de tener, como está dispuesto, de todas las rentas”¹³⁹².

Este asunto también se encuentra recogido en la *Ordenanza que manda el rey observar a los Administradores, Interventores, Oficiales, Carteros, Mozos de Oficios de Correo Mayor del Reyno, los Visitadores y Guardas de la Renta, Maestros de Postas y Postillones, para el buen desempeño de sus encargos*, del año de 1762, en la que se establecía que los administradores de correos tenían que confeccionar estas relaciones juradas, con intervención del oficial mayor contador, tanto en las oficinas postales principales como en sus agregadas. Aquí comprobamos como esta normativa se solía cumplir, pues tanto las estafetas principales como las subalternas elaboraban estas relaciones mensuales, aunque, eso sí, muchas veces eran bimestral o incluso trimestral.

¹³⁹¹ SAN VICENTE PINO, Ángel. *La recepción de ciencias documentales. Paleografía, Diplomática y Bibliología en la Real Academia Española (1726-1739)*. Zaragoza: Facultad de Filosofía y Letras, 1980, p. 149.

¹³⁹² *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*. Tomo II. Libro VIII, título I. “De las Contadurías de cuentas y sus ministros”. Madrid, 1681.

El esquema diplomático resulta similar al de las relaciones juradas y cuentas generales de valores que se formaban anualmente en cada administración postal, aunque lógicamente ceñida a un período de tiempo inferior.

La relación jurada mensual se compone de un cuadernillo, que varía en el número de bifolios, según el volumen de ingresos y gastos de cada estafeta. En el primer bifolio, al inicio, figura la invocación monográfica, en la parte superior central. A su izquierda, aparece la denominación de la administración de correos a la que pertenece la cuenta, y a su derecha, la fecha, en estos casos, el mes o los meses de la cuenta.

El documento se inicia con la calificación de su contenido “relación jurada y firmada”, y la intitulación del administrador que lo confeccionaba. Le seguía la dirección, destinada a la Contaduría General, en el caso de la administración de Cartagena de Indias, o a cualquiera otra administración, si la relación jurada pertenecía a una de sus estafetas agregadas, y especificando el mes de la producción de la cuenta.

A continuación, se abre paso el dispositivo con la descripción de los datos cuantitativos y cualitativos de las partidas del cargo y de la data, expresando el valor final que importa cada uno de ellos; y, con un resumen de sus totales y diferencias para determinar el alcance de la misma. El dispositivo finaliza con las cláusulas oportunas: compromiso de veracidad y salva de errores, juramento y reparación.

El documento concluye con la fecha tónica y cronológica y las suscripciones del administrador y del interventor.

“Las relaciones mensuales, que remitirán, deven venir en la forma que contiene el formulario adjunto”. En estos términos, el administrador de Cartagena de Indias, Roque de Aguión y Andrade, exponía, el 20 de febrero de 1765, la exigencia que tenían los dependientes postales de seguir los modelos para confeccionar las relaciones mensuales, con el fin de conseguir la estandarización requerida por las autoridades principales. De forma que, el propio Roque de Aguión y Andrade, presentaba el formulario que se debía seguir para componer la relación jurada y firmada¹³⁹³.

El formulario se inauguraba con la invocación monográfica en la parte superior central, y se entablaba con la expresión que especificaba la cuenta, la administración y el

¹³⁹³ Apéndice documental. Documento n° 5.

año al que pertenecía, seguida de la calificación, la intitulación y la dirección con la expresión del mes de la cuenta:

“Administración del correo marítimo de la ciudad de T } Mes de T de 1765

Relacion Jurada, y firmada, que yo don T Theniente de Correo maior, de la ciudad de T. y Administrador del Marítimo; doy a don Roque de Aguion y Andrade, que lo es pr[incip]al; por Su Mag[esta]d de la del Puerto de Cartagena, de que se halla agregada esta, de lo que ha producido en dicho mes, que con distinción; es a saber”¹³⁹⁴.

El dispositivo contiene los asientos del cargo y de la data, el importe de cada uno y el cuadro resumen al final de ellos con el alcance. En el formulario figuran la indicación de estas partidas. En los asientos del cargo aparecen los registros de las cartas de España, las de Nueva España, las de Portobelo, Panamá e Islas; los pliegos certificados; y los pliegos y cartas franqueados; al final se indica la suma total:

“ymporta el cargo que me deyo hecho, en la forma que aquí ba expresado, t. reales de plata fuerte, para cuia satisfazion doy en data lo siguiente”¹³⁹⁵.

Inmediatamente después reseña los asientos de la data que corresponden a las cartas sobrantes y a las generales de 10 por ciento, con la aclaración de que esto era solo para los administradores de Portobelo, Panamá y Guayaquil. El cargo y la data se cerraban con un cuadro resumen, con sus números globales y el alcance de ellos, y una fórmula que incluía las cláusulas correspondientes.

El formulario exponía que el dispositivo debía concluir con las cláusulas de compromiso de veracidad, de juramento y de reparación, y el documento finaliza con la expresión de la data tópica y cronológica:

“Ymporta la data según va figurada en esta relación t. reales de plata fuerte, y ascendiendo el cargo que me deyo hecho a t. resultan de alcance contra mi, y a favor de la Real Hazienda t. reales de la propia moneda, y esta Relacion va cierta y verdadera a mi saver y entender salvo error de pluma, o suma, que si lo habiese se ha de saber, y assi lo Juro a Dios Nuestro Señor y a una señal de cruz tal como esta (cruz) T. lugar 3 de maio de 765”¹³⁹⁶.

¹³⁹⁴ A.G.I., *Correos*, 69 A.

¹³⁹⁵ *Ibidem*.

¹³⁹⁶ *Ibidem*.

En la documentación de la administración de correos de Lima hemos localizado otro formulario de la cuenta de valores y gastos mensual, con idéntico esquema diplomático, del que confeccionó y distribuyó su administrador, José Antonio Pando, para que sirviera de modelo a los empleados postales de todas las estafetas bajo su demarcación territorial. En él instaba a los administradores de las oficinas subalternas a formar, mediante el método del ejemplar que les adjuntaba, sus cuentas particulares de dos en dos meses, es decir, sus relaciones juradas bimestrales, que conforman la mayoría de las relaciones juradas encontradas en la documentación justificativa. Además, estas cuentas mensuales o bimestrales servían para componer las anuales, tal y como expresaba el propio Pando: “y luego con referencia a ellas mismas, y del alcance que por la primera hubiese resultado a favor de la Renta se extenderá la cuenta general respectiva a estos seis meses últimos”¹³⁹⁷.

Ambos formularios, como muchos otros, que seguramente existieron en las estafetas, fueron esenciales para instruir a los administradores de correos de las múltiples oficinas postales dispersas por todo el territorio hispanoamericano. La confrontación entre las relaciones juradas mensuales halladas en las cuentas de la administración de Cartagena de Indias, y estos formularios ubicados en las series de correspondencia de dicha administración y de la de Lima, corroboran que los dependientes de correos seguían estos ejemplos para formar sus propias cuentas, configurándose una actuación administrativa uniforme y sistemática.

En cuanto a la relación jurada del derecho de apartado corresponde a la comprobación de los individuos que habían pagado las correspondientes tasas para que gozaran de la distinción y gracia de que se les separasen y entregasen sus cartas sin poner en las listas de la correspondencia general. Este real derecho de apartado se ajustaba y arreglaba con el administrador, según el mayor o menor número de su correspondencia, en la que tenía que poner el mayor cuidado de que las cartas de estos sujetos se entregasen de forma inmediata tras la llegada del correo. En carta de 27 de julio de 1776, los Directores Generales de la renta de correos escribían a José Flores Longoria, informándole sobre este derecho de cobranza que tenían los apartados y los pormenores de su método. Asimismo, le ordenaban que el administrador había:

¹³⁹⁷ A.G.I., *Correos*, 69 B.

“de formar una relación, con el oficial mayor, de los contribuyentes con expresión de cuanto pagó cada uno y por cuanto tiempo. Y esta relación tiene que estar rubricado por el administrador y oficiales”¹³⁹⁸.

La relación jurada del derecho de apartado sigue la misma estructura diplomática que la anterior¹³⁹⁹, únicamente diferenciada por el hecho de que en el dispositivo se consignan sus nombres y apellidos en la columna de la izquierda y la cantidad sufragada en la de la derecha.

Para concluir figura la data tópica y cronológica, y la suscripción de una buena parte del personal de la oficina postal, es decir, el administrador y sus oficiales, con la firma de sus nombres y sus rúbricas.

7.2.2.2.3.2. CERTIFICACIÓN

La certificación es considerada como el: “instrumento, que en debida forma hace fe, dado y firmado por los Escribanos de Cámara, Thesorereros, Contadores, Secretarios y otras personas que tienen oficios públicos: en el qual se manifiesta, y autoriza legalmente lo mismo que consta en la oficina u despacho de la persona que le da”¹⁴⁰⁰. En nuestro caso se amplía a los administradores de correos de la renta que evidentemente desempeñaban un cargo público.

La certificación comienza con la invocación monográfica, colocada en la parte superior central, seguida de la intitulación, donde se hace constar el sujeto que expide el documento, con el detalle del cargo y del ámbito que representaba.

El dispositivo se inicia con la fórmula “certifico” o “certifico y juro”, o bien la variante en plural, “certificamos” o “certificamos y juramos”, para, a continuación, reseñar el asunto que se certifica. Cierra el documento la data tópica y cronológica, el valor total de la cantidad que se certificaba en la parte izquierda y, para finalizar, figuran

¹³⁹⁸ A.G.I., *Correos*, 70 A.

¹³⁹⁹ Apéndice documental. Documento nº 31.

¹⁴⁰⁰ SAN VICENTE PINO, Ángel. *La recepción de ciencias documentales. Paleografía, Diplomática y Bibliología en la Real Academia Española (1726-1739)*. Zaragoza: Facultad de Filosofía y Letras, 1980, p. 137.

la suscripción o suscripciones de la persona o personas que otorgan la certificación con sus firmas y rúbricas¹⁴⁰¹.

Dentro de las certificaciones, hallamos la certificación del finiquito, por la que el contador general hace constar la liquidación total de la cuenta. La estructura diplomática es idéntica a la reseñada con anterioridad, con la salvedad de estar otorgada y suscrita por el contador general¹⁴⁰². La certificación también se utilizaba para atestiguar cuestiones relacionadas con los gastos derivados de la gestión postal. Su estructura diplomática es similar a las anteriores, salvo en el contenido de la certificación que alude a partidas relacionadas con los gastos de la administración de correos de Cartagena de Indias y sus subalternas.

7.2.2.3.3. RECIBO

El recibo se define como: “El escrito o resguardo firmado a el que se declara haber recibido alguna cosa”¹⁴⁰³. Es, sin duda, el documento justificativo más abundante que localizamos en la parte correspondiente a la data de las cuentas. Y ello por una razón fácil de entender. Los pagos realizados por la administración cartagenera debían constar no sólo en el asiento del libro correspondiente, sino también del justificante de la cantidad entregada debidamente firmado por su receptor.

La estructura diplomática de los recibos nos presenta una doble modalidad. Por una parte, nos encontramos con aquellos que servían de comprobante de pago de los sueldos de los empleados de correos¹⁴⁰⁴; y, por otra, aquellos que reflejan el abono de alguna cantidad para satisfacer el servicio prestado por algún correo o bien algún proveedor que haya realizado algún trabajo para el funcionamiento y mantenimiento de la administración cartagenera¹⁴⁰⁵.

¹⁴⁰¹ Apéndice documental. Documento nº 22.

¹⁴⁰² Apéndice documental. Documento nº 37.

¹⁴⁰³ SAN VICENTE PINO, Ángel. *La recepción de ciencias documentales. Paleografía, Diplomática y Bibliología en la Real Academia Española (1726-1739)*. Zaragoza: Facultad de Filosofía y Letras, 1980, p. 149.

¹⁴⁰⁴ Apéndice documental. Documento nº 18.

¹⁴⁰⁵ Apéndice documental. Documento nºs 21 y 28.

La primera modalidad se inicia con la invocación monogramática para, a continuación, colocar la intitulación del sujeto que legitima el resguardo indicando su cargo u oficio: “Don Antonio Calderón, administrador que he sido de los correos de mar y tierra de esta ciudad de Cartagena de Yndias y sus agregadas que se administran por cuenta de la Real Hazienda”. A continuación, aparece el dispositivo: “reciví”, o “he recibido”, seguida de la cantidad percibida, así como la persona que la había entregado. Tras el dispositivo figura el anuncio de validación: “Y para que conste doy en” o “Y para que conste lo firmo en”, seguido de la data tópica y cronológica. Para concluir nos encontramos con la suscripción del individuo, que acredita el recibo, y la expresión del valor total del recibí.

La otra modalidad, comienza directamente con el dispositivo “Digo yo” o “Confieso yo”, seguida de la intitulación, en la que se consigna el nombre completo y el oficio que desempeña en la administración.

Sigue de nuevo con el dispositivo: “he recibido” o “reciví”. En seguida, aparece el anuncio de validación: “Y para que conste y sirva de comprobante”, seguida de la data tópica y cronológica. Para concluir, el sujeto que generaba el resguardo suscribía el documento con su firma y rúbrica y, al final, se refleja la cantidad total de lo recibido. Cabe subrayar que, si algún conductor no sabía escribir, lo que ocurría en numerosas ocasiones, la suscripción la realizaba alguien en su nombre, como se especificaba con la expresión “a ruego del otorgante”, delante de la firma, así como con la fórmula: “que por no saver firmar lo hizo a mi ruego”.

7.2.2.2.3.4. RELACIÓN DE GASTOS

La relación de gastos es una lista de todos aquellos desembolsos que realizaba la administración de correos, con el objetivo de controlar los gastos que ocasionaba dicha administración y acreditar a dónde iban destinados. Por lo tanto, se convierte en una pieza clave en los procesos de gestión de gastos de la oficina postal. Este tipo documental lo encontramos en las cuentas de la administración de correos de Cartagena de Indias de los dos primeros años de dicha estafeta, es decir, 1765 y 1766. La razón por la que la relación de gastos sólo figura en estos dos años es debido a que fue cuando se necesitó la mano de

obra de distintos operarios, como albañiles y carpinteros, para acondicionar la oficina postal. Por consiguiente, tales arreglos y adecuaciones precisaron de unos costos precisos, derivados de la adquisición de materiales para acometer las obras y de oficiales que desarrollaron sus labores y, todo ello, era lo que se enumeraba y disponía en las relaciones de gastos

El esquema diplomático responde en gran medida al de la relación jurada¹⁴⁰⁶, es decir, la invocación monográfica destacada en la parte superior central. Seguidamente figura la calificación del documento “relación”, seguida de la intitulación, compuesta por el nombre y apellidos del proveedor y oficio. En numerosas ocasiones aparece una intitulación conjunta de varios oficios. Tras ella, localizamos la dirección, en este caso, el administrador de correos, a quien se le presenta dicha nota de gastos. Consecutivamente el dispositivo en el que se reseñan a doble columna la lista pormenorizada de los elementos utilizados y su valor expresado en reales de plata. Al final del dispositivo figura el importe total de los gastos presentados en valor numérico. Concluye con una cláusula de comprobación: “según parece por menor y importa lo que por mi gasto y despendido en”, en la que se puntualizaba la tarea que había originado dichos dispendios y donde tendrían que imputarse, esto es, en la data de las cuentas del administrador. Cierra el anuncio de validación: “doy la presente que firmo en”, seguida de la data tónica, cronológica y finalmente la suscripción del proveedor o proveedores.

7.2.2.2.3.5. REINTEGRO DE PAGOS

La caja de Cartagena de Indias de la Real Hacienda era la que prestaba dinero a la administración de correos de Cartagena para afrontar cualquier gasto suyo o de las estafetas subalternas. Por tal motivo, el reintegro lo solía efectuar el administrador de correos cartagenero a la Real Caja, con motivo de satisfacer el pago que le había adelantado los oficiales reales.

En la cuenta de 1769 de la administración de correos de Cartagena de Indias aparece el reintegro de pagos como documento que verificaba la restitución o satisfacción del importe total o parcial de un pago ya realizado y que se adeudaba.

¹⁴⁰⁶ Apéndice documental. Documento n° 7.

El reintegro se inicia con la invocación monogramática. Le sigue la intitulación con el nombre completo y el cargo correspondiente del sujeto que realizaba el reintegro del pago y, tras ella, se abre el dispositivo con la fórmula “enteró”, especificando donde se desarrollaba el reembolso, cuándo y con qué motivo, así como el importe exacto. Finaliza con el anuncio de validación: “y para que conste firmamos por duplicado el presente” seguido de la data tópica y cronológica, la suscripción del otorgante y al margen la expresión numérica del valor total del reintegro “Son 300 pesos”¹⁴⁰⁷.

7.2.2.2.3.6. CARTA DE PAGO

En la cuenta de 1772 de la administración de correos de Cartagena de Indias se presenta una carta de pago como uno de los documentos justificativos. La carta de pago, según el *Diccionario de Hacienda*, es “el documento que los administradores y tesoreros daban al que estaba obligado a pagar alguna contribución, con el cual acreditaba que la había satisfecho. En su virtud, quedaba libre y quitado de toda persecución judicial, por las sumas a las que se refería la carta de pago”¹⁴⁰⁸. En este caso, el administrador de correos de La Habana, José Antonio de Armona, emite la carta de pago para acreditar que el administrador de correos de Cartagena de Indias había abonado en la tesorería de la estafeta de La Habana el dinero que adeudaba del producto líquido, que había resultado a favor de la renta de correos de las cuentas de la oficina cartagenera, y que se enviaba primero a La Habana y, de ahí, a la Contaduría General del ramo de correos en Madrid.

El esquema diplomático de la carta de pago es el siguiente¹⁴⁰⁹: se inicia con la invocación monogramática; y tras ella, la intitulación. Después, se abre el dispositivo que comienza con la expresión “ha enterado”, determinando donde, quien y en qué concepto se efectuaba la carta de pago. El dispositivo finaliza con el anuncio de validación en el que se incluye la calificación diplomática: “a cuio efecto libro esta carta de pago”. Data tópica y cronológica, el valor integro del importe de la carta de pago, y

¹⁴⁰⁷ Apéndice documental. Documento nº 20.

¹⁴⁰⁸ CANGA ARGÜELLES, José. *Diccionario de Hacienda con aplicación a España*, Tomo I. Madrid: Imprenta de don Marcelino Calero y Portocarrero, 1833, p.191.

¹⁴⁰⁹ Apéndice documental. Documento nº 34.

las suscripciones del administrador y del interventor de la estafeta que emite la carta de pago.

Por último, cabe resaltar que en el cargo y en la data de las cuentas de la mayoría de los años del período analizado de la administración de correos de Cartagena de Indias se presentan cartas y oficios que tratan sobre asuntos contables, y que argumentaban muchas de las cuestiones recogidas en los ingresos y los gastos de la oficina postal cartagenera. Su estructura diplomática es similar a las analizadas en su apartado correspondiente¹⁴¹⁰.

7.2.2.2.3.7. NOTA DE LA CARGA A FLETE Y PASAJEROS

La nota de la carga a flete y pasajeros presenta una lista de las mercancías que transportaba una determinada embarcación, con la delimitación de la cantidad que se debía abonar en concepto de flete, y de las personas que se llevaban en el barco de un puerto a otro, determinando el dinero que debían pagar por su pasaje.

La estructura diplomática de la nota de carga a flete y pasajeros es como sigue¹⁴¹¹. Se inicia con la invocación monogramática, seguida de la calificación del documento “nota de la carta a flete y pasajeros” que contiene el nombre de la embarcación, su recorrido y el día de partida. Posteriormente se mostraba el dispositivo, que se solía dividir en dos partes: una correspondiente a la carga a pagar su flete, y otra a los pasajeros. En cada una de ellas se presentaba el contenido en dos columnas: la primera, con el detalle de la mercancía o de los pasajeros, y la segunda con la cuantía del pago. Concluye el documento con la data tópica y cronológica, y la suscripción del administrador de correos que forma la nota.

En este punto, cabe reseñar que, a veces, hallamos solamente notas de la carga a flete, en las que figura el registro de la mercadería que acarrea la embarcación, sin la lista de pasajeros, entendiéndose que, en ella, no se embarcaban individuos¹⁴¹².

¹⁴¹⁰ Apéndice documental. Documento n° 15.

¹⁴¹¹ Apéndice documental. Documento n° 14.

¹⁴¹² Apéndice documental. Documento n° 27.

7.2.2.2.3.8. CUENTA DE GASTOS DE LA EMBARCACIÓN

La cuenta de gastos de la embarcación es el documento en el que se expone la razón de los gastos ocasionados por un determinado barco, compuesta de varias partidas, en los que se despliegan los salarios del capitán, la tripulación y lo percibido para el avío de la misma. Estas cuentas de los navíos se encuentran recogidas en un cuadernillo compuesto por un número determinado de bifolios.

El esquema diplomático es el siguiente¹⁴¹³. Se inicia con la invocación monogramática, tras la que sitúa, en renglón aparte, la calificación del documento “cuenta”, y la intitulación correspondiente al capitán y maestro de la embarcación. Le sigue la dirección, en la que figura el administrador de correos de Cartagena de Indias, con la aclaración del contenido de la cuenta y del mes del trayecto del navío. A continuación, aparece el dispositivo, constituido por la descripción de los gastos del navío en dos columnas: en la primera se precisaba el concepto del gasto, y en la segunda la cantidad exacta de cada dispendio expresado en reales de plata. Asimismo, la primera parte de esta relación de gastos correspondía a los sueldos, y la segunda a los desembolsos realizados para el avío de la embarcación. Al final del dispositivo nos encontramos con el importe total de las partidas de la cuenta de gastos de la embarcación. El documento finaliza con la expresión de la data tópica y cronológica, y la suscripción de la persona que forma la cuenta, es decir, el capitán del navío en cuestión.

7.2.2.2.3.9. CARTA DE ESTIMACIÓN

En la cuenta de 1769 se ubica en su data la carta de estimación que se utilizaba para evaluar y tasar la cuantía de una embarcación. Esta valoración era solicitada por el administrador de correos a un individuo especializado en navíos, generalmente capitanes o marineros, con el objetivo de estimar su precio.

¹⁴¹³ Apéndice documental. Documento n° 11.

Su estructura diplomática es similar a la de las cartas¹⁴¹⁴, es decir: se inicia con la invocación monogramática y, debajo del signo cruciforme, figura el tratamiento de cortesía hacia la persona del destinatario con su nombre y apellidos “señor”, y el nombre del administrador de correos de Cartagena de Indias. A continuación, aparece el expositivo, en el que se explicaba y razonaba el encargo, y se declaraban los navíos que se habían reconocido. Seguidamente se mostraba el dispositivo, donde aparecía la tasación de la embarcación “la estimo en ochocientos pesos con todos sus pertrechos”¹⁴¹⁵. Como remate de la carta figura la data tópica y cronológica, y la suscripción de los sujetos encargados de la tasación.

7.2.2.2.3.10. JUSTIFICACIÓN DE VENTA

También en la cuenta de 1769 aparecía otro tipo documental novedoso: la justificación de venta. Este documento demostraba la transacción comercial que se efectuaba entre el capitán de la embarcación y determinados individuos, principalmente comerciantes de géneros y mercancías.

La estructura diplomática se dispone de la siguiente manera¹⁴¹⁶. Iniciada por la invocación monogramática, seguida de la intitulación, con la expresión de quien vende los productos seguida de la dirección o persona que los adquiere. En el dispositivo se enumeran cada uno de los artículos y su valor en pesos indicando la suma total de los mismos. Concluye con el anuncio de validación: “y para que así conste lo firme”, data cronológica y la suscripción del vendedor.

¹⁴¹⁴ Apéndice documental. Documento n° 12.

¹⁴¹⁵ A.G.I., *Correos*, 73 B.

¹⁴¹⁶ Apéndice documental. Documento n° 13.

7.2.2.2.3.11. NOTA O RAZÓN DE GASTOS

Con la denominación de nota o razón de gastos nos encontramos con una serie de listas en las que se ofrece información acerca del personal del navío: oficiales, tripulación, gastos ocasionados y deudas pendientes.

El esquema diplomático es el siguiente¹⁴¹⁷. Se inicia con la invocación monogramática, debajo de ella figura el contenido del documento “lista de los oficiales y tripulación”, especificando el tipo y el nombre del navío, así como la fecha y la ruta que efectúa. Después aparece el dispositivo, en el que se enumeran en dos columnas la tripulación, con el detalle de sus nombres completos, su oficio y la cantidad del préstamo que se le entrega a cada uno. El dispositivo finaliza con el resumen del importe total y, tras él, la data tópica y cronológica y la suscripción de la persona que confeccionaba la lista que solía ser el capitán de la nave.

En el caso de la lista de gastos ocasionados para aprestar el viaje de la embarcación de la renta de correo, su estructura diplomática es similar a la anterior, pero con las salvedades siguientes¹⁴¹⁸. Su contenido: “lista de los gastos que ha causado en este puerto de Cartagena de Indias”, y el consiguiente contenido del dispositivo, dividido en dos columnas, en las que se detalla el desembolso acontecido por la compra de utensilios para la habilitación del barco con sus respectivas cuantías y, al final, con la correspondiente suma de ellas.

Por último, en cuanto a las deudas pendientes, sigue la misma estructura diplomática, con las salvedades de resaltar su contenido: “los costos que adeudaba” seguido del dispositivo donde se refleja el motivo de la deuda y sus valores, en dos columnas, con la suma al final¹⁴¹⁹.

¹⁴¹⁷ Apéndice documental. Documento nº 25.

¹⁴¹⁸ Apéndice documental. Documento nº 26.

¹⁴¹⁹ Apéndice documental. Documento nº 31 y 32.

7.2.3. INSTRUCCIONES

El *Diccionario de la lengua castellana* de la Real Academia, define a la instrucción como: “aquellas órdenes particulares que se dan a los Embaxadores y otros Ministros, para su dirección y gobierno, en el negociado que se les encarga”¹⁴²⁰.

José Joaquín Real Díaz califica a la instrucción como un tipo documental que hace referencia al negocio jurídico contenido en él que, exceptuando la cláusula dispositiva, tiene la misma estructura de una Real Cédula, y está sujeta al mismo formulario general de esta categoría documental¹⁴²¹. También insiste en el hecho de que las instrucciones van dirigidas a personas determinadas, no por ellas mismas, sino por el oficio o cargo que desempeñan¹⁴²². Contamos con cuatro instrucciones: las dos primeras dirigidas a los tenientes del Correo Mayor en Cartagena de Indias; y, las dos restantes, una a los administradores de la renta de varias ciudades y villas pertenecientes a la administración cartagenera; y la otra a los capitanes de las embarcaciones de la renta¹⁴²³.

- Instrucción nº 1: “Ynstruccion que deven observar por ahora los Thenientes de Correo Maior del señor conde de Castillejo, a cuió cargo están los que se han agregado al marítimo de Cartagena”¹⁴²⁴.
- Instrucción nº 2: “Ynstruccion particular que yo don Antonio Calderón administrador del correo marítimo de esta ciudad entregó a don Estevan Pupo, administrador de el de tierra de ella, para que la remita a los administradores de las caxas de Santa Martha, Mompox, Honda, Santa Fe, Popayán y Quito, para que por ella, arreglen sus cuentas, y lo demás que conduzca al cumplimiento de lo que S.M. tiene mandado en su Real Ordenanza y Reglamento Provisional, y es del thenor siguiente”¹⁴²⁵.
- Instrucción nº 3: “Ynstrucción para los Administradores de la Renta de Correos en las villas de Mompox y Honda, ciudades de Santa Martha, Santa Fe, Popayán y Quito, Portovelo y Panamá”¹⁴²⁶.

¹⁴²⁰ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua*, tomo III. Madrid: Imprenta de Francisco del Hierro, 1732, p. 285.

¹⁴²¹ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 235.

¹⁴²² *Ídem*.

¹⁴²³ Apéndice documental. Documento nº 6.

¹⁴²⁴ A.G.I., *Correos*, 69 A.

¹⁴²⁵ *Ibidem*.

¹⁴²⁶ *Ibidem*.

- Instrucción nº 4: “Ynstrucciones o apuntes particulares del método que se deve observar en el cargamento, y descarga de embarcaciones de la Renta de Correos, destinadas a la conducción de la correspondencia desde el puerto de la Trinidad de Cuba a este de Cartagena y Portovelo”¹⁴²⁷.

La estructura diplomática que nos presenta es la siguiente. Se inicia con la invocación monográfica en forma de cruz latina. Debajo de ella y, en renglón aparte, figura la dirección (Instrucción nºs 1 y 3), en otros casos intercala la intitulación (Instrucción nº 2), y en otra explicita únicamente el contenido de la misma (Instrucción nº 4)

A continuación, aparece el dispositivo articulado en varios capítulos, y cada uno de ellos ordenando un asunto concreto. Estos capítulos aparecen con una separación física entre ellos (imagen nº 109) y, en ocasiones, numerados con guarismos arábigos (Instrucción nº 2 y 3), reflejando un programa de actuación (imagen nº 110). En ocasiones, cada capítulo viene precedido de un expositivo en el que se nos explica el motivo que ha originado la orden recogida en cada uno de ellos:

“1º. Luego que recivan las correspondencias que por dicho administrador de tierra se les remitiesen, reconosieran si vienen conformes con la cuenta que en la carta de aviso se les yncluye, la que precisamente asentarán con un libro, o quaderno, con expreción del día y hora que las reciven, y si fue en chasqui, o correo, avisando al dicho theniente de esta ciudad de su recivo”¹⁴²⁸.

¹⁴²⁷ A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹⁴²⁸ *Ibidem*.

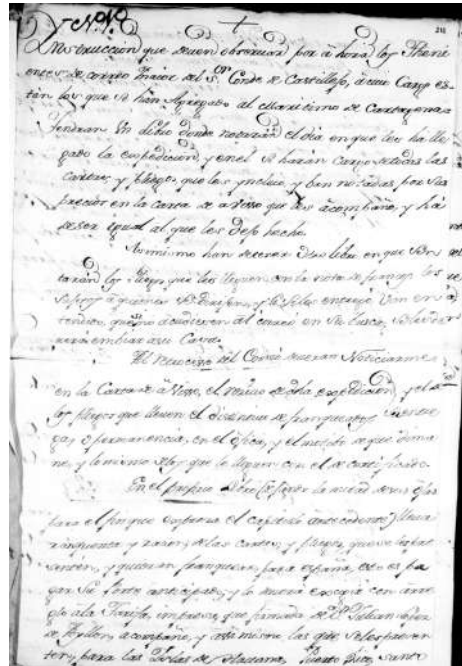


Imagen nº 109. Ynstrucción que deven observar por ahora los Thenientes de Correo Maior del señor conde de Castillejo, a cuio cargo están los que se han agregado al maritimo de Cartagena. Cartagena de Indias, 20 de febrero de 1765. Fuente: A.G.I., Correos, 69 A.

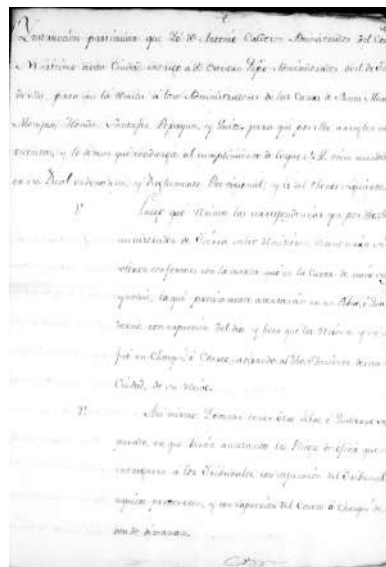


Imagen nº 110. Ynstrucción particular que yo don Antonio Calderón administrador del correo marítimo de esta ciudad entregó a don Estevan Pupo, administrador de el de tierra de ella, para que la remita a los administradores de las caxas de Santa Martha, Mompox, Honda, Santa Fe, Popayán y Quito, para que por ella, arreglen sus cuentas, y lo demás que conduzca al cumplimiento de lo que S.M. tiene mandado en su Real Ordenanza y Reglamento Provisional. Cartagena de Indias, 12 de septiembre de 1768. Fuente: A.G.I., Correos, 69 A.

Cierra el dispositivo una cláusula de cumplimiento, que nos muestra varias variantes:

- “con la maior custodia y del modo que les paresca mas combeniente” (instrucción nº 1).
- “en inteligencia, de que esta ynstruccion, la he formado en virtud del orden del señor administrador principal de la Havana don Joseph Antonio de Armona, a quien doy noticia con un tanto de ella” (instrucción nº 2).
- “cuios capítulos y demás instrumentos que acompañan a esta ynstruccion deberán obcervar y guardar precisa e indispensablemente, sin interpretación, ni tergiversación alguna”. (instrucción nº 3).
- “para que cada uno se dedique a su puntual y devida obserbancia en la parte que le comprehenda” (instrucción nº 4).

Por último, figura la data tópica y cronológica, y la suscripción del otorgante del documento (imagen nº 111), así como, a veces, la dirección del mismo.

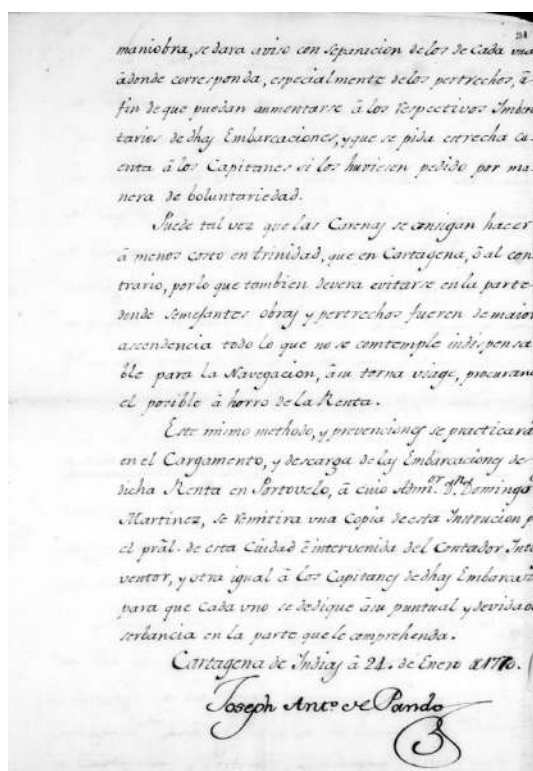


Imagen nº 111. Ynstrucciones o apuntes particulares del método que se deve observar en el cargamento, y descarga de embarcaciones de la Renta de Correos, destinadas a la conducción de la correspondencia desde el puerto de la Trinidad de Cuba a este de Cartagena y Portovelo. Cartagena de Indias, 24 de enero de 1770. Fuente: A.G.I., Correos, 69 B.

7.2.4. INVENTARIOS O RAZONES

El término inventario significa, según el *Diccionario de la lengua castellana* de la Real Academia, “al asiento de los bienes y demás cosas pertenecientes a alguna persona, o comunidad, hecho con orden y distinción”¹⁴²⁹. Por otro lado, la razón era la cuenta o relación de algo¹⁴³⁰. De manera que, tanto por contenido como por forma, hemos decidido incluir al inventario y la razón en un mismo tipo documental.

En la administración de correos de Cartagena de Indias, los dependientes postales confeccionaban múltiples relaciones, a las que llamaban indistintamente inventario o razón. Estas relaciones podían ser de los utensilios o instrumentos de la estafeta, de los libros, de los lugares adscritos a la administración, o de los empleados que trabajaban en ella¹⁴³¹.

En cuanto al número de ejemplares conservamos un inventario y cuatro razones con un contenido muy dispar, que reseñamos a continuación:

- Inventario nº 1: “Relación e ymbentario de los pertrechos conprados para la oficina del correo marítimo de esta ciudad de Cartagena que yo don Roque de Aguión y Andrade entrego al oficial mayor don Manuel de Balbuena”¹⁴³².
- Razón nº 2: “Razón de los libros que nuebamente se han dispuesto y formado para el régimen y gobierno de la administración principal de correos de la ciudad de Cartagena de Yndias”¹⁴³³.
- Razón nº 3: “Razón de las principales ciudades, villas y lugares que comprehende la administración principal de correos de la ciudad de Cartagena de Yndias con sus agregadas”¹⁴³⁴.
- Razón nº 4: “Razón de los empleados en la administración principal de correos de Cartagena de Yndias, y en las estafetas de su comprehension con los sueldos que

¹⁴²⁹ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Ibarra, 1803, p. 491.

¹⁴³⁰ *Ibidem*, p. 717.

¹⁴³¹ Apéndice documental. Documento nº 23.

¹⁴³² A.G.I., *Correos*, 69 A.

¹⁴³³ A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹⁴³⁴ *Ibidem*.

provisionalmente gozan desde principio del año de setenta, y los que se regulan necesarios para una precisa subsistencia”¹⁴³⁵.

- Razón nº 5: “Razón puntual firmada e intervenida que yo don Josef Flores Longoria, administrador principal de los correos de mar y tierra de esta ciudad de Cartagena de Yndias y sus agregadas, doy a los señores administradores y directores generales de la renta de todos los yndividuos que se hallan actualmente empleados en esta administración y en las demás estafetas de su agregación con expresión de sus antigüedades y sueldos”¹⁴³⁶.

Estos documentos presentan una estructura diplomática muy similar. Se inician por la invocación monogramática y, tras ella, la calificación de cada documento, en estos casos, inventario o razón

En el inventario nº 1 y razón nº 5 podemos observar cómo inmediatamente detrás de la calificación del documento, figura la intitulación del administrador que compone la razón y, a continuación, la dirección a quien iba dirigido el documento, que era en el primer caso el oficial mayor interventor, y en el segundo los Directores Generales.

En el dispositivo se explicitan de forma pormenorizada los objetos, lugares o personas que se desean recapitular. Estos asientos aparecen con una separación física entre ellos, y enumerados de distintas formas, según el contenido del documento:

- En el inventario nº 1 se recogen los suministros de la oficina postal unos tras otros, con la indicación de la locución “primeramente” en el primer ítem y en el resto la indicación del número de pertrechos de la estafeta y su descripción (imagen nº 112).

¹⁴³⁵ *Ibidem.*

¹⁴³⁶ A.G.I., *Correos*, 70 A.

Imagen nº 113. *Razón de los libros que nuebamente se han dispuesto y formado para el régimen y gobierno de la administración principal de correos de la ciudad de Cartagena de Yndias*. Cartagena de Indias, 20 de diciembre de 1769. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

- La razón nº 3 muestra en dos columnas los principales lugares que comprendía la administración de correos de Cartagena de Indias, clasificados por las distintas estafetas, y desglosados a su vez en ciudades, villas y lugares (imagen nº 114).



Imagen nº 114. *Razón de las principales ciudades, villas y lugares que comprende la administración principal de correos de la ciudad de Cartagena de Yndias con sus agregadas*. Cartagena de Indias, 28 de julio de 1771. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

- Las razones nºs 4 y 5 muestran los empleados de la oficina postal cartagenera y de sus agregadas, con la indicación de sus nombres completos y los cargos que le correspondían en cada estafeta, las fechas de servicios y sus sueldos. Los dependientes postales aparecían estructurados por las diferentes administraciones de correos y por sus empleos, de mayor a menor escala (imágenes nº 115 y nº 116).

Razón de los empleados en la Administración principal de correos de Cartagena de Indias, y en las estafetas de su comprehension con los sueldos que provisionalmente gozan desde principio del año de setenta, y los que se regulan necesarios para una precisa subsistencia.

| Administración principal de correo | sueldo Provisional | 9 de setiembre |
|--|--------------------|----------------|
| Administrador Joseph Pizarro Argente | 7000 | 3500 |
| Subsecretario Fermán Alonso Casariego | 4000 | 1750 |
| Oficial Mayor Don Juan Martínez y Urbina | 3600 | 1650 |
| Oficial Menor Don Juan Antonio Novales | 2500 | 1360 |
| Cargos de Estafetas | | |
| Administrador Pedro de Arce | 6000 | 1600 |
| Oficial en Oficio | 6000 | 1250 |
| Los otros Administradores como antes, sin financia, y sus estafetas de correspondencia principal de Cartagena. | | |
| De la Península | | |
| Administrador Don Juan Antonio Casariego | 6000 | 1500 |
| Oficial Mayor Don Juan Antonio Casariego | | |
| Oficial Menor Don Juan Antonio Casariego | | |
| Administrador Don Juan Antonio Casariego | 5000 | 1300 |
| Oficial Mayor Don Juan Antonio Casariego | | |
| Oficial Menor Don Juan Antonio Casariego | | |
| Administrador Don Juan Antonio Casariego | 2000 | 1200 |
| Oficial Mayor Don Juan Antonio Casariego | | |
| Oficial Menor Don Juan Antonio Casariego | | |
| Administrador Don Juan Antonio Casariego | 2000 | 1200 |
| Oficial Mayor Don Juan Antonio Casariego | | |
| Oficial Menor Don Juan Antonio Casariego | | |
| TOTAL | 32000 | 10000 |

Imagen nº 115. Razón de los empleados en la administración principal de correos de Cartagena de Yndias, y en las estafetas de su comprehension con los sueldos que provisionalmente gozan desde principio del año de setenta, y los que se regulan necesarios para una precisa subsistencia. Fuente: A.G.I., Correos, 69 B.

Razón puntual firmada e intervenida que yo don Josef Flores Longoria, administrador principal de los correos de mar y tierra de esta ciudad de Cartagena de Yndias y sus agregadas.

Cartagena de Indias, 27 de octubre de 1773.

Don Josef Flores Longoria

Imagen nº 116. Razón puntual firmada e intervenida que yo don Josef Flores Longoria, administrador principal de los correos de mar y tierra de esta ciudad de Cartagena de Yndias y sus agregadas. Cartagena de Indias, 27 de octubre de 1773. Fuente: A.G.I., Correos, 70 A.

Al final de cada inventario o razón, figura la data tónica y cronológica, junto con la suscripción del autor del texto, que generalmente se trata del administrador de correos de Cartagena de Indias, excepto en la razón nº 2, que pertenece al comisionado José Antonio Pando. En este aspecto, cabe señalar que en el inventario nº 1 no aparece recogida la suscripción, al igual que la data en la razón nº 4. Este hecho se justifica por tratarse de una copia simple.

7.2.5. ÍNDICES

Según el *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española*, se denomina índice a la “lista o enumeración breve y por orden alfabético de libros, capítulos o cosas notables”¹⁴³⁷.

Los empleados de la administración de correos de Cartagena de Indias elaboraban numerosos índices de los libros y documentos contenidos en la oficina postal. De manera que se han localizado cinco índices confeccionados en la propia estafeta cartagenera con la información de los ejemplares contenidos en ella.

Estos índices siguen una estructura diplomática similar: se inician con la invocación monogramática y, tras ella, la calificación del título de cada documento. En este caso “Yndice”, seguido de los objetos a indexar y el destinatario o motivos del mismo:

- Índice nº 1: “Yndice de las razones, estados, documentos y copias de instrucciones que se remitieron a la Administración Principal de Correos de América en la Havana”¹⁴³⁸.
- Índice nº 2: “Yndice de las ordenanzas y ynstruciones que pertenecientes a los correos y postas, se hallaron existentes con las demás Reales Ordenes que se expresaron en la Administración principal de los correos de Cartagena de Yndias a fin del año pasado de mil setecientos sesenta y nueve”¹⁴³⁹.

¹⁴³⁷ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Ibarra, 1803, p. 481.

¹⁴³⁸ A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹⁴³⁹ *Ibidem*.

- Índice nº 3: “Yndice de los exemplares que el señor don Josef Antonio de Pando como comisionado para el mejor establecimiento y arreglo de los correos de este nuevo Reyno de Granada dexó en esta Administración principal de los de Cartagena de Yndias para la formación de sus libros, estados y relaciones mensuales y general”¹⁴⁴⁰.
- Índice nº 4: ”Yndice de los libros y quadernos existentes en la fecha, y corrientes en esta Administración Principal de Correos de la ciudad de Cartagena de Yndias en los años anteriores al de 1770, en que de orden del señor don Joseph Antonio de Pando, como comisionado para el establecimiento y arreglo de los Correos Marítimos y Terrestre de este Nuevo Reyno de Granada, que se administran de cuenta de la Real Hacienda, se formaron otros, que constan por separado, y aquellos con distinción de sus números y clases”¹⁴⁴¹.
- Índice nº 5: “Libros corrientes de la Administración principal de correos de Cartagena de Yndias en 1º de septiembre de 1773”¹⁴⁴².

Seguidamente figura la lista detallada de los objetos, lugares o personas, que se deseaba recapitular. Estos registros aparecen con una separación física entre ellos, que se enuncian de diferentes maneras, según el contenido del documento:

- Los índices nºs 1 y 4, recogen los asientos correspondientes, a las razones, estados, documentos y las copias de las instrucciones de la oficina postal (Índice nº 1) (imagen nº 117); y los libros y cuadernos de la misma (Índice nº 4) (imagen nº 118). En ambos índices, al inicio de cada ítem aparece el número correspondiente y, tras él, el detalle del registro.

¹⁴⁴⁰ *Ibidem.*

¹⁴⁴¹ *Ibidem.*

¹⁴⁴² A.G.I., *Correos*, 70 A.

- El índice nº 2 detalla las ordenanzas e instrucciones existentes en la estafeta cartagenera (imagen nº 119). Lo mismo acaece en el índice nº 5, en el que se exponen los libros corrientes de la administración de correos (imagen nº 120)¹⁴⁴³.

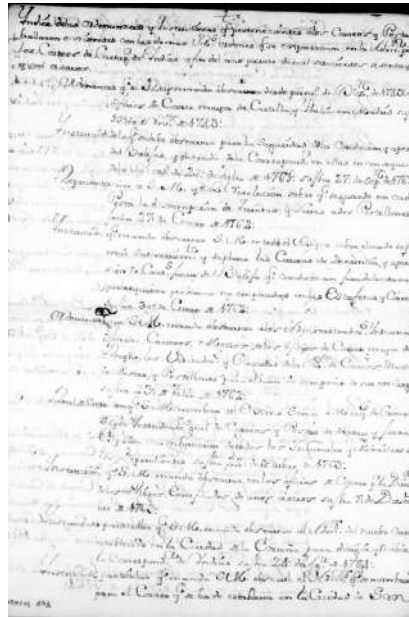


Imagen nº 119. Yndice de las ordenanzas y ynstrucciones que pertenecientes a los correos y postas, se hallaron existentes con las demás Reales Ordenes que se expresaron en la Administración principal de los correos de Cartagena de Yndias a fin del año pasado de mil setecientos sesenta y nueve. Cartagena de Indias, 25 de abril de 1771. Fuente: A.G.I., Correos, 69 B.

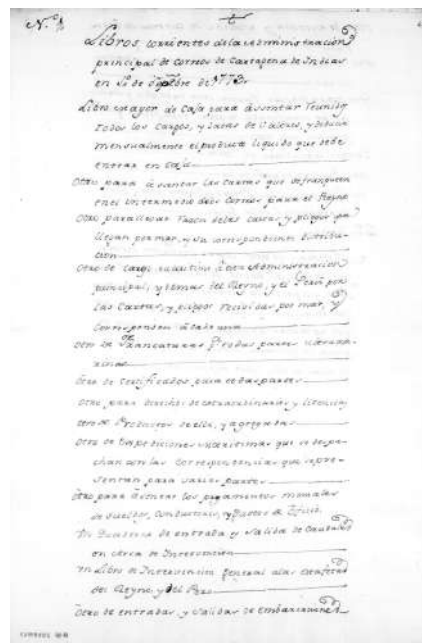


Imagen nº 120. Libros corrientes de la Administración principal de correos de Cartagena de Yndias. 1 de septiembre de 1773. Fuente: A.G.I., Correos, 70 A.

¹⁴⁴³ Apéndice documental. Documento nº 33.

- El índice nº 3 indica los ejemplares dejados en la oficina postal por José Antonio Pando clasificados por libros, estados y relaciones (imagen nº 121).



Imagen nº 121. *Yndice de los exemplares que el señor don Josef Antonio de Pando como comisionado para el mejor establecimiento y areglo de los correos de este nuevo Reyno de Granada dexo en esta Administración principal de los de Cartagena de Yndias para la formación de sus libros, estados y relaciones mensuales y general.* Cartagena de Indias, 12 de enero de 1771. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69

B.

Cierra el documento la data tónica y cronológica, así como la suscripción o suscripciones de los otorgantes. Estas suscripciones figuran con la firma y rúbrica, y corresponden al administrador de correos de Cartagena de Indias, José Flores Longoria, y al oficial mayor interventor, Tomás Alonso Carriazo, cuya suscripción va precedida de la fórmula “con mi yntervención”, haciendo hincapié de su condición de interventor; excepto en el índice nº 2, que sólo muestra la suscripción del administrador. Cabe resaltar que en el índice nº 5, al final del documento, al tratarse de una copia, no se consigna ni la data ni la suscripción.

7.3. DOCUMENTOS RECIBIDOS EN LA ADMINISTRACIÓN DE CORREOS DE CARTAGENA DE INDIAS

En cuanto a la documentación recibida en la administración de Cartagena vamos a efectuar una distinción entre aquellos documentos emanados de la autoridad regia y aquellos otros emanados de las autoridades peninsulares e indianas. En ambos apartados analizaremos de forma detallada los distintos tipos documentales, que se conservan y las características particulares de cada uno de ellos.

7.3.1. DOCUMENTOS EMANADOS DE LA AUTORIDAD SOBERANA

7.3.1.1. EL REY

La documentación emanada de la autoridad soberana de la Edad Moderna se caracteriza por la simplicidad de los tipos documentales, debido a que el nacimiento del estado moderno trajo consigo la eficacia, claridad y rapidez del negocio jurídico en sus formas documentales.

7.3.1.1.1. REAL PROVISIÓN

La Real Provisión es el documento más solemne de los emanados de la autoridad soberana en la Edad Moderna, en el que se conjugaban un mayor número de elementos y formas diplomáticas vinculadas a la figura del monarca, convirtiéndose en el instrumento documental más representativo de la autoridad y de la soberanía real¹⁴⁴⁴. Es el documento regio que mayor interés ha despertado entre los investigadores y, por consiguiente, del que encontramos mayor número de estudios¹⁴⁴⁵.

¹⁴⁴⁴ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1993, p.234.

¹⁴⁴⁵ GARCÍA-GALLO DE DIEGO, Alfonso. "La Ley como fuente del Derecho en Indias en el siglo XVI", *Anuario de historia del derecho español*, nº 21-22, 1951-1952, pp. 607-730; TANODI, Aurelio. "Reales Cédulas y Provisiones", *Revista del Museo Mitre*, nº 7, 1954, pp. 64-74; ARRIBAS ARRANZ, Filemón. *Estudios sobre diplomática castellana de los siglos XV y XVI*. Valladolid: Sever-Cuesta, 1959; MARTÍN POSTIGO, María de la Soterraña. *La Cancillería castellana de los Reyes Católicos*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1959.

El origen de la Real Provisión se remonta a la Baja Edad Media, y los diferentes autores coinciden que fue el resultado de la evolución de tipos diplomáticos anteriores, como el mandato¹⁴⁴⁶. No obstante, la Real Provisión como tal surgió en el siglo XV y se mantuvo durante toda la Edad Moderna¹⁴⁴⁷.

La Real Provisión es el documento utilizado principalmente para documentar los asuntos de gracia y merced, práctica común y generalizada o, incluso, simplemente proporcionaba una envoltura solemne a una norma documentada que había sido expedida por otro tipo documental como los Reales Decretos o Reales Órdenes¹⁴⁴⁸. Sin embargo, con los Borbones decayó el uso de este tipo documental debido a que el gobierno borbónico prefirió la eficacia y el pragmatismo que impusieron en los usos políticos, administrativos y gubernamentales.

El término Real Provisión hace referencia a un documento con una estructura diplomática concreta, en la que la intitulación y la validación se conforman como las fórmulas más características de este tipo documental.

En la administración de correos de Cartagena de Indias encontramos una Real Provisión que trata sobre la incorporación de la renta de correos a la Corona, que antes obtuviera el conde de Castillejo, en virtud de cierto título. Este documento fue decisivo en el organigrama postal indiano, ya que proclama la adhesión de los correos de tierra a la Corona, conformándose así un sistema postal que pretendía ser organizado y con su servicio regular en el seno de la Monarquía Hispánica.

La materia escriptoria utilizada para la Real Provisión fue el papel, que se puede presentar adoptando diversas formas. En el caso de la Real Provisión que hemos localizado, en los fondos documentales relativos a la administración de correos de Cartagena de Indias, se presenta en forma de cuadernillo, formado a partir de pliegos de papel sellado del sello de cuarto¹⁴⁴⁹.

¹⁴⁴⁶ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 186.

¹⁴⁴⁷ GARCÍA-GALLO DE DIEGO, Alfonso. "La Ley como fuente del Derecho en Indias en el siglo XVI", *Anuario de historia del derecho español*, nº 21-22, 1951-1952, pp. 673.

¹⁴⁴⁸ CABRERA BOSCH, María Isabel. "El poder legislativo en la España del siglo XVIII (1716-1808), en *La economía española al final del Antiguo Régimen*. Madrid: Alianza Editorial / Banco de España, 1982, p. 243.

¹⁴⁴⁹ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 1, documento 61, 1768.

La estructura diplomática es la siguiente: comienza con la invocación monogramática, con una cruz impresa en el papel sellado. Detrás de ella, y de manera destacada, figura la intitulación del monarca, compuesta por la fórmula de tratamiento de “Don”, nombre y fórmula de derecho divino “por la gracia de Dios”, título y expresión de los dominios más significativos. Esta enumeración finaliza con un etcétera abreviado (imagen nº 122).

“Don Carlos por la gracia de Dios, Rey de Castilla, de León, de Aragón, de las dos Sicilias, de Jerusalén, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Córdoba, de Córcega, de Murcia, de Jaen, de los Algarbes, de Algecira, de Gibraltar, de las Islas de Canarias, de las Indias Orientales y Occidentales, Islas y Tierra firme del Mar Océano, Archiduque de Austria, Duque de Borgoña, de Brabante, y de Milán, Conde de Abspurg, de Flandes, Tirol y Barcelona, Señor de Vizcaya y de Molina, etc”¹⁴⁵⁰.

La intitulación se ajusta a lo dispuesto por Felipe II a partir de 1581, a raíz de la incorporación del reino de Portugal, sobre el orden que debían llevar sus dominios, en los que no figura el reino de Portugal. Esta fórmula se mantuvo invariable durante el reinado de la dinastía borbónica¹⁴⁵¹.

¹⁴⁵⁰ *Ibidem*.

¹⁴⁵¹ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, pp. 188-191.

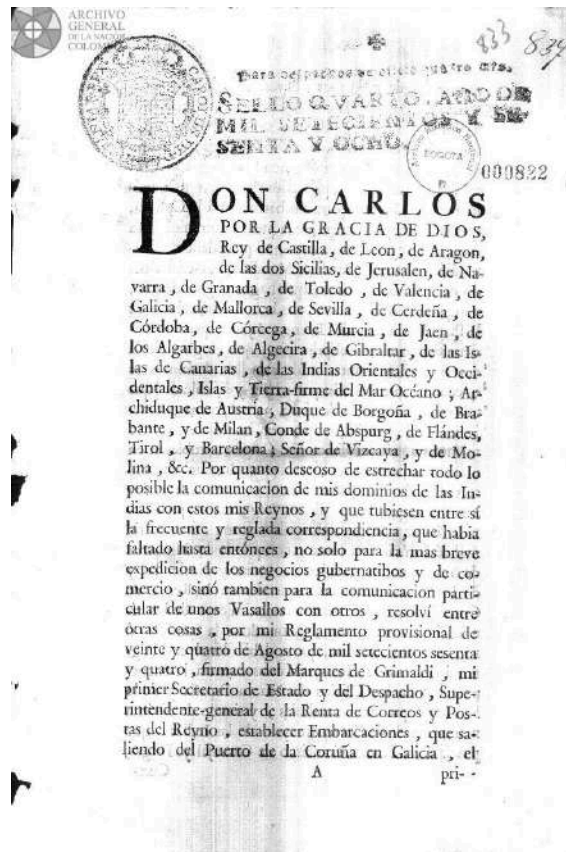


Imagen nº 122. Real Provisión sobre la incorporación de la renta de correos a la Corona. San Lorenzo, 13 de octubre de 1768. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 1, Documento 61, 1768.

Tras la intitulación, figura el expositivo, iniciado por la locución “Por quanto”, donde recoge las circunstancias particulares del caso y la situación de que se trata.

El dispositivo expresa el negocio jurídico de forma clara y concisa, originado con la expresión “he resuelto que”. En el dispositivo manifiesta la decisión del monarca, tal y como Alfonso García-Gallo de Diego explica, en el ejercicio de su poder real, disponiendo lo que tenía a bien, y sus órdenes adquirirían vigor y fuerza, debiendo ser obedecidas y cumplidas por las personas a quien se dirigen¹⁴⁵².

Tras el dispositivo figura una serie de cláusulas de diferente índole, entre las que sobresale una cláusula iusiva de cumplimiento, dirigida a las autoridades de sus reinos:

¹⁴⁵² GARCÍA-GALLO DE DIEGO, Alfonso. “La Ley como fuente del Derecho en Indias en el siglo XVI”, *Anuario de historia del derecho español*, nº 21-22, 1951-1952, p. 682.

“Y mando a todos los jueces y justicias de estos mis Reynos y de las Indias, de qualquiera clase, o preeminencia que sea, que así lo hagan observar y cumplir respectivamente al Conde, y sus sucesores, o representantes, en los casos que ocurran, saliendo a la voz, y defensa de todo ello mis fiscales, y siguiéndolo en todas las instancias, para que se cumpla y guarde exacta e inviolablemente”¹⁴⁵³.

Otra cláusula iusiva de toma de razón, que indicaba los lugares donde la Real Provisión debía anotarse, esencialmente en las Contadurías de Hacienda, Consejo de Indias y renta de correos:

“se ha de tomar la razón dentro de un mes precisamente en las Contadurías generales de valores y distribución de mi Real Hacienda, y en las del Consejo de Indias, y de la Renta de Correos, y en las demás partes donde convenga, para que en todo tiempo conste”¹⁴⁵⁴.

De hecho, dos días más tarde de su expedición -15 de octubre- fue anotada en las mencionadas Contadurías, tal y como certifican: Cristóbal Taboada y Ulloa y Salvador de Querejazu en el primer caso; y Tomás Ortiz Landázuri y Julián López de Ayllón en las dos restantes.

Por último, una cláusula de validez de los traslados autorizados realizados por los escribanos públicos de este documento:

“Que así es mi voluntad, y que, al traslado impreso y autorizado de Escribano público, de esta mi Cédula, se le dé la misma fe, que a su original”¹⁴⁵⁵.

El protocolo final se inicia con la data tópica y cronológica que comienza con el íncipit: “Dada en”, seguida del lugar donde se expidió la disposición y del día, mes y año.

Finalmente nos encontramos con la suscripción que, junto con la intitulación, son los elementos que permiten reconocer a simple vista este tipo documental. En la Real Provisión que analizamos aparece la indicación de la suscripción del monarca, con el pronombre personal “yo” y su título “el rey”. A continuación, refrenda la provisión el secretario, que ejerce la iussio delegada del rey para poner por escrito el documento: “Yo, don Josef Ignacio de Goyeneche, secretario del Rey nuestro señor, la hice escribir por su mandado”¹⁴⁵⁶.

¹⁴⁵³ A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 1, documento 61, 1768.

¹⁴⁵⁴ *Ibidem*.

¹⁴⁵⁵ *Ibidem*.

¹⁴⁵⁶ *Ibidem*.

En este sentido, es necesario aclarar la idea tradicional de que los Consejos, específicamente el Consejo de Indias, fue el único organismo capacitado para refrendar las Reales Provisiones que, suscritas por el monarca, eran expedidas al territorio indiano. Margarita Gómez Gómez explica que, desde los Reales Decretos de 11 de septiembre y 22 de noviembre de 1717, los Secretarios del Despacho pudieron participar en la validación de este tipo documental con la misma autoridad que lo hacían con otros documentos¹⁴⁵⁷.

Luego se indican las firmas de los otros intervinientes en la génesis de este documento, en este caso, miembros del Consejo Real de Castilla como el Conde de Aranda, Francisco José de las Infantas y Pedro Rodríguez de Campomanes. Su presencia se explica por el hecho de que el monarca quería validar el documento por los consejeros para evitar los posibles incumplimientos de sus disposiciones. De esta manera, tal y como advierte José Joaquín Real Díaz, el hecho de que la Real Provisión estuviera refrendada por los consejeros garantizaba tanto al rey como a los demás destinatarios la legalidad de lo ordenado. En definitiva, que el hecho se ha documentado con conocimiento de causa y que, por tanto, se responsabilizan de ello con su contenido¹⁴⁵⁸.

El documento fue registrado como se hace contar con la expresión “Registrada”, y suscribe la persona del teniente de chanciller mayor: Nicolás Verdugo.

Al tratarse de una copia certificada, las suscripciones aparecen transcritas, a línea tendida y precedidas del signo =. Lo mismo podemos precisar de la utilización del sello de placa que, en su forma original, debía encontrarse al pie del último bifolio¹⁴⁵⁹ (imagen nº 123).

¹⁴⁵⁷ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1993, p.235.

¹⁴⁵⁸ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, pp. 214-215.

¹⁴⁵⁹ *Ibidem*, pp. 216-217.

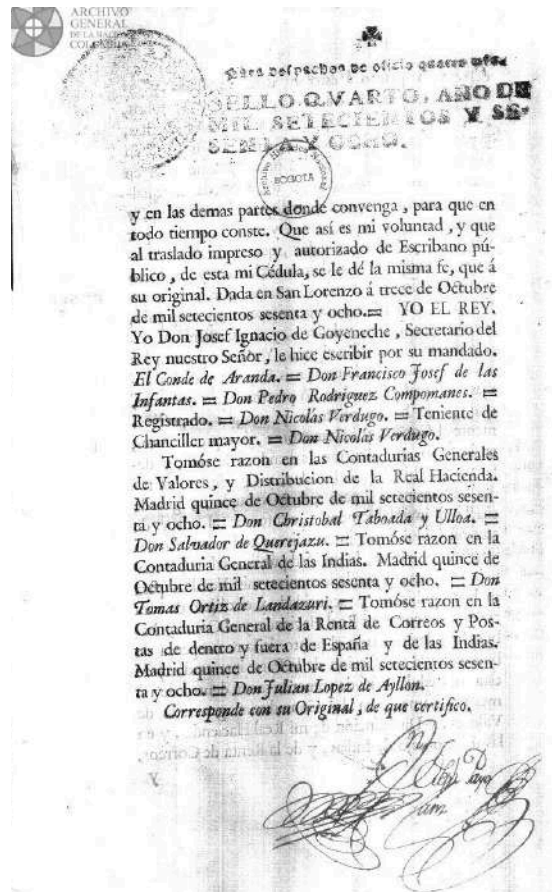


Imagen nº 123. Real Provisión sobre la incorporación de la renta de correos a la Corona. San Lorenzo, 13 de octubre de 1768. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Correos, Cundinamarca*, Tomo 1, Documento 61, 1768.

7.3.1.1.2. REAL CÉDULA

La Real Cédula es el documento que suele contener un precepto de gobernación, y constituye el tipo de despacho ordinario que utilizaba el rey para dirigirse a las autoridades y particulares en asuntos de gobierno y justicia¹⁴⁶⁰.

Fue el tipo documental más abundante y frecuente en la Edad Moderna y, especialmente, en el siglo XVIII pues, como sugieren Antonio Pérez Martín y Johanness-Michael Scholz, las Reales Cédulas tuvieron su punto culminante con los Borbones¹⁴⁶¹.

¹⁴⁶⁰ GARCÍA-GALLO DE DIEGO, Alfonso. "La Ley como fuente del Derecho en Indias en el siglo XVI", *Anuario de historia del derecho español*, nº 21-22, 1951-1952, pp. 691.

¹⁴⁶¹ PÉREZ MARTÍN, Antonio y SCHOLZ, Johanness-Michael. *Legislación y Jurisprudencia en la España del Antiguo Régimen*. Valencia: Universidad de Valencia, 1978, pp. 13-14.

La Real Cédula es un documento solemne, pero algo menos que la Real Provisión. De hecho, la escasa solemnidad se refleja en la sencillez y simplicidad de su redacción, que rehuía las fórmulas de estilo, estereotipadas y ornamentadas en su expresión, y sus formalidades estaban subordinadas a la claridad y precisión del negocio jurídico contenido en ellas, y a la facilidad y rapidez de su expedición¹⁴⁶².

Su origen como tipo diplomático deriva de la Edad Media y proviene de la carta misiva, muy parecida diplomáticamente, pero la estructura quedó definida en el reinado de Juan II (1406-1454), y alcanzó su forma definitiva con el de los Reyes Católicos¹⁴⁶³.

La Real Cédula se utilizaba fundamentalmente para comunicar disposiciones de gobierno y de administración, instrucciones, para conceder mercedes, en nombramientos, en comisiones y otras gracias. En este sentido fue empleada con gran abundancia para comunicarse con las autoridades de Indias sobre asuntos relativos a la administración de correos. No obstante, cabe señalar que, en el conjunto documental de la documentación conservada de la renta de correos, la Real Cédula fue superada en uso por documentos como los Reales Decretos y las Reales Órdenes, cuando las disposiciones eran de carácter general o negocio común.

En la administración de correos de Cartagena de Indias se localizan tres Reales Cédulas. Una, en la que el rey nombra al Marqués de Grimaldi como Superintendente General de correos y postas de dentro y fuera de España (imagen nº 124); otra, la Real Cédula sobre el establecimiento de un correo marítimo de España a las Indias Occidentales de 1764¹⁴⁶⁴ (imagen nº 125); y una tercera sobre la Real Ordenanza del Correo marítimo de 1767 (imagen nº 126). Los tres documentos fueron trascendentales en el devenir de la historia postal hispanoamericana, pues el primero nombraba al máximo mandatario del organigrama postal de la monarquía hispánica; el segundo, promulgaba la creación de los correos marítimos de la Península a América; y el tercero la Real Ordenanza del mismo. Veamos esta última. Se denomina ordenanza a “la ley o estatuto que se manda observar, y especialmente se da este nombre a las que están hechas para el

¹⁴⁶² REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 225.

¹⁴⁶³ HERNÁNDEZ GARCÍA, Ángel. “Clasificación diplomática de los documentos reales en la Edad Moderna”, *Norba: Revista de historia*, nº 15, 1995, p. 179.

¹⁴⁶⁴ Apéndice documental. Documento nº 2.

régimen de los militares, y buen gobierno en las tropas, o para el de alguna ciudad o comunidad”¹⁴⁶⁵. En caso, para la correcta administración del giro postal.

Según Alfonso García-Gallo, las ordenanzas son un conjunto de normas que establecían una reglamentación o sistema, que ponía en orden una materia. Por lo tanto, suponían una reglamentación, más o menos amplia del asunto, que, por ello mismo, adquirirían ordinariamente mayor extensión que las disposiciones casuísticas, siendo frecuente que las ordenanzas se dividieran en párrafos. Era pues el contenido y la forma en que se articulaba la parte dispositiva lo que caracteriza a las ordenanzas¹⁴⁶⁶. Siguiendo esta línea, para José Joaquín Real Díaz, las ordenanzas eran una suma de órdenes concretas, muchas de ellas ya publicadas y en vigor, que en un momento preciso se reunían, de forma conjunta¹⁴⁶⁷.

Alfonso García-Gallo explica que las ordenanzas podían ser de dos clases: las que suponían la improvisación o creación de un sistema de reglamentación que carecía de precedentes legislativos; o, la más frecuente, las que refundían y cristalizaban un sistema creado por numerosas disposiciones casuísticas o desarrollado por éstas sobre la base de unas primitivas ordenanzas¹⁴⁶⁸. En este último aspecto, se sitúa *Real Ordenanza del Correo Marítimo*, cuyo precursor era el *Reglamento Provisional de los Correos Marítimos de España a sus Indias Occidentales*, y que introducía numerosas innovaciones con respecto al reglamento.

Las dos primeras se nos han transmitido impresas y a través de copias certificadas, mientras que la tercera manuscrita y en forma de original. El esquema diplomático de las dos Reales Cédulas responde a la forma fija y común que tiene este tipo documental:

La Real Cédula se inicia con la invocación monográfica, tras la que sitúa la intitulación, la más breve de todas las utilizadas en la redacción documental: “El Rey”, y que mantiene su posición característica destacada del tenor documental en posición central bajo la invocación.

¹⁴⁶⁵ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Ibarra, 1803, p. 602.

¹⁴⁶⁶ GARCÍA-GALLO DE DIEGO, Alfonso. “La Ley como fuente del Derecho en Indias en el siglo XVI”, *Anuario de historia del derecho español*, nº 21-22, 1951-1952, pp. 660-663.

¹⁴⁶⁷ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 223.

¹⁴⁶⁸ GARCÍA-GALLO DE DIEGO, Alfonso. “La Ley como fuente del Derecho en Indias en el siglo XVI”, *Anuario de historia del derecho español*, nº 21-22, 1951-1952, pp. 663-664.

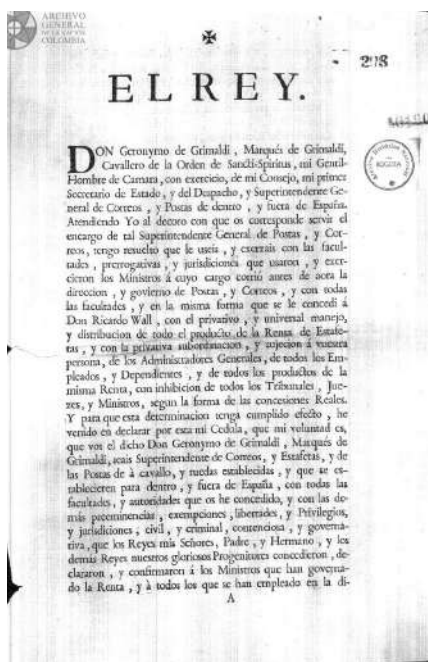


Imagen nº 124. Real Cédula en la que el rey nombra al Marqués de Grimaldi como Superintendente General de correos y postas de dentro y fuera de España. San Lorenzo el Real, 22 de octubre de 1763. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea*, tomo 72, documento 27, 1777.

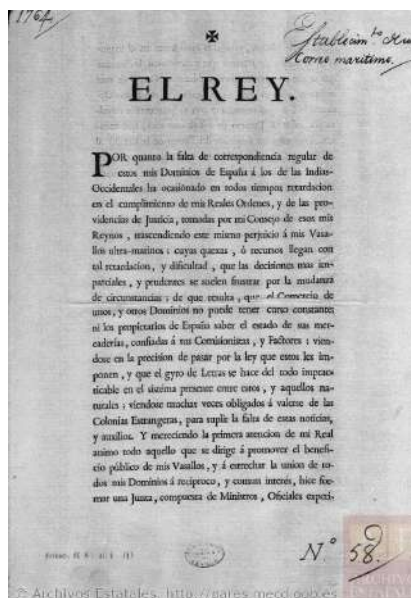


Imagen nº 125. Real Cédula sobre establecimiento de un correo marítimo de España a las Indias Occidentales. San Ildefonso, 26 de agosto de 1764. Fuente: A.G.I., *Estado*, 86 A, número 7.

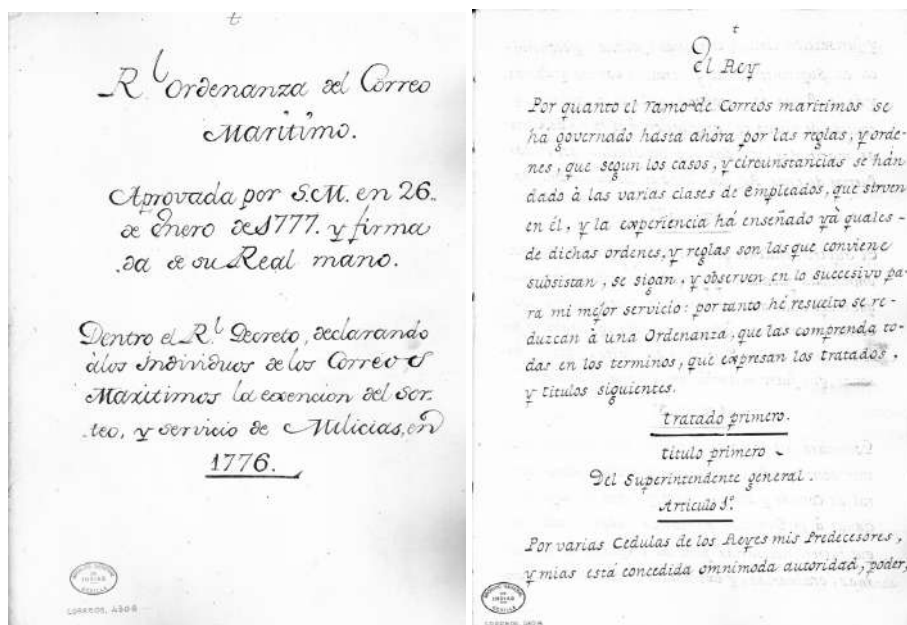


Imagen nº 126. Real Ordenanza del Correo Marítimo. El Pardo. 26 enero 1776. Fuente: A.G.I., Correos, 430 B.

Posteriormente, aparece el expositivo, que recoge la motivación cercana que daba lugar al dispositivo y que estaba fundamentado de oficio, es decir, por expresión de la voluntad directa del monarca, que, en la primera Real Cédula figura inmediatamente detrás de la intitulación, y en las dos restantes, tras la locución: “Por quanto”.

Seguidamente figura el dispositivo, que recoge el negocio que se transmite con gran libertad expresiva. En el primer caso, a través de la fórmula: “y para que esta determinación tenga cumplido efecto, he venido en declarar por esta mi Cédula, que mi voluntad es”; y en el segundo y tercero, mediante la expresión “he resuelto que”. Al término del dispositivo localizamos una serie de cláusulas de diferente contenido.

En las tres Reales Cédulas se localizaban sendas cláusulas iusivas, en las que el monarca mandaba hacer guardar y cumplir lo dispuesto.

“Y para que todo lo contenido en este Despacho, y lo anexo, y dependiente, y accesorio tenga exacto y efectivo cumplimiento, mando al Gobernador, y a los del mi Consejo, a los demás Consejos y Tribunales de mi Corte, y especialmente a los de mi Real Hacienda, que os ayan, y tengan por tal Superintendente General de Correos, Postas, y Estafetas de dentro y fuera de España, y os hagan guardar, y cumplir y os cumplan, y

guarden en la parte que los tocare todas, y cada una de las prerrogativas, autoridades, exenciones, libertades y jurisdicciones”¹⁴⁶⁹. (Real Cédula n° 1).

“Mando a mis virreyes de la Nueva España, del Perú y Santa Fe, a mis Audiencias, y demás jueces y justicias, y otras qualesquiera personas que exerzan jurisdiccion en aquellos dominios, guarden, cumplan, y auxilién este mi establecimiento, y lo hagan guardar, cumplir y auxiliar, y no impodan a los Subdelegados, Administradores, y demás Dependientes el uso de sus facultades respectivas”¹⁴⁷⁰. (Real Cédula n° 2).

En la Real Cédula número 1 aparece también una cláusula iusiva de publicación, que ordena la obligatoriedad de reproducir el contenido de dicha cédula, y difundirlas:

“Y también mando, que de este despacho se saquen dos copias certificadas [...] y que se imprima con las cédulas y declaraciones de preeminencias y exenciones que hasta ahora están concedidas a la Renta, y a sus dependientes, para que, a las copias impresas, firmadas por los Administradores Generales que son, o fueren, certificadas por el mismo contador, o autorizadas de escribano público, se dé en todas partes entera fee y crédito”¹⁴⁷¹.

Finalmente, en la Real Cédula n° 3 localizamos el anuncio de validación del documento: “a cuyo fin he mandado despachar la presente firmada de mi mano y referendada de mi Primer Secretario de Estado y de Despacho”¹⁴⁷².

Concluyen las Reales Cédulas con la data tónica y cronológica encabezada por el incipit: “Dado en”¹⁴⁷³, “Fecha en”¹⁴⁷⁴, o “Dada en”¹⁴⁷⁵, seguida de la suscripción del monarca “Yo el rey”, junto con la del secretario de Estado y de Despacho.

Las dos primeras Reales Cédulas son copias y, en ellas, podemos observar cómo las suscripciones aparecen transcritas, a línea tendida y precedido del signo =. Por consiguiente, aparece la transcripción de la suscripción del monarca “Yo el Rey” y el nombre de Leopoldo de Gregorio, Marqués de Esquilache¹⁴⁷⁶ (imagen n° 127); y, en el segundo caso, la expresión “Por mandado del Rey nuestro señor”¹⁴⁷⁷, que especificaba la

¹⁴⁶⁹ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea*, tomo 72, documento 27, 1777.

¹⁴⁷⁰ A.G.I., *Estado*, 86 A, número 7.

¹⁴⁷¹ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea*, tomo 72, documento 27, 1777.

¹⁴⁷² A.G.I. Correos, 430 B.

¹⁴⁷³ *Ibidem*.

¹⁴⁷⁴ A.G.I., *Estado*, 86 A, número 7.

¹⁴⁷⁵ A.G.I. Correos, 430 B.

¹⁴⁷⁶ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea*, tomo 72, documento 27, 1777.

¹⁴⁷⁷ A.G.I., *Estado*, 86 A, número 7.

manifestación de la autoridad de quien partió la iussio, en este caso, el monarca; y, el nombre del secretario que refrenda la Real Cédula “Don Joseph Ignacio de Goyeneche”¹⁴⁷⁸ (imagen nº 128). En la tercera, simplemente figura al pie del documento el nombre del Secretario de Estado y de Despacho: “Gerónimo de Grimaldi”, junto con su rúbrica.

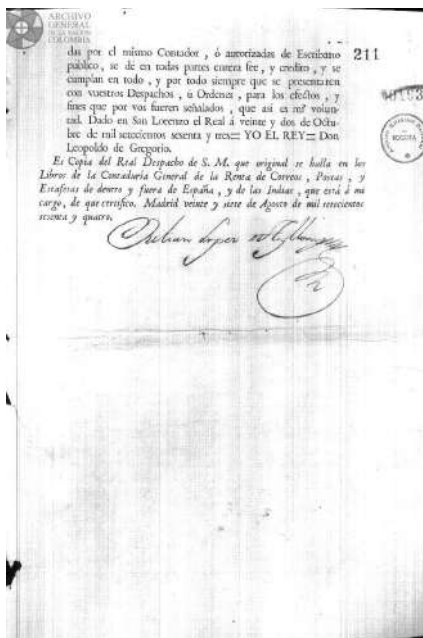


Imagen nº 127. Real Cédula en la que el rey nombra al Marqués de Grimaldi como *Superintendente General de correos y postas de dentro y fuera de España*. San Lorenzo el Real, 22 de octubre de 1763. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea*, tomo 72, documento 27, 1777.

¹⁴⁷⁸ *Ibidem*.

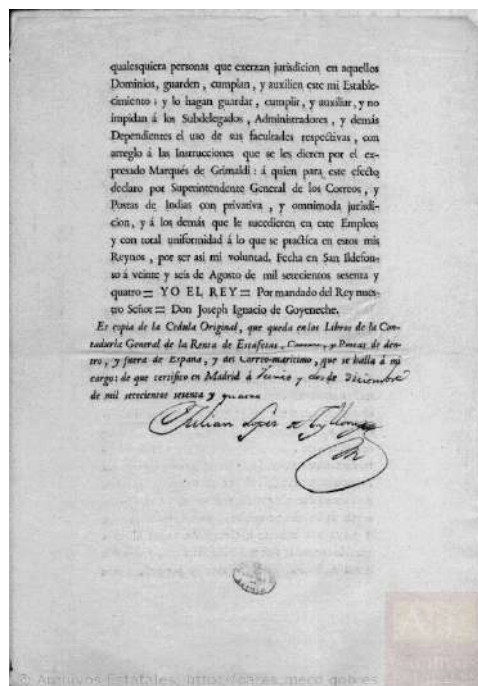


Imagen nº 128. *Real Cédula sobre establecimiento de un correo marítimo de España a las Indias Occidentales*. San Ildefonso, 26 de agosto de 1764. Fuente: A.G.I., *Estado*, 86 A, número 7.

Cabe mencionar que en el “Yndice de las ordenanzas y instrucciones que, pertenecientes a los correos y postas, se hallaron existentes con las demás Reales Ordenes que se expresaron en la administración principal de los correos de Cartagena de Yndias, a fin del año pasado de mil setecientos sesenta y nueve”¹⁴⁷⁹, la Real Cédula número 1 figura como la denominación de Real Decreto de la forma siguiente: *Real Decreto en que Su Majestad nombra al Excelentísimo señor Marqués de Grimaldi superintendente general de correos y postas de dentro y fuera de España con inhivición de todos los tribunales y ministros dependientes*. Esta calificación de Real Decreto no es de extrañar debido a que muchos negocios documentados, bajo la forma de este tipo documental, eran luego pasadas a las instituciones con la estructura de Real Cédula¹⁴⁸⁰.

¹⁴⁷⁹ A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹⁴⁸⁰ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, pp. 224-234.

7.3.1.1.3. REAL DECRETO

José Joaquín Real Díaz define al Real Decreto como el documento con el que la autoridad de quien emana el negocio jurídico comunicaba la resolución del asunto a documentar al oficial encargado de su conscriptio¹⁴⁸¹. De forma que este tipo documental se convirtió en la etapa moderna en el vehículo documental ordinario por el que el monarca comunicaba sus órdenes sobre los más variados asuntos de gobierno y de administración a los demás organismos.

El Real Decreto, tal y como afirma Margarita Gómez Gómez, era de uso interno entre el Rey y los diversos organismos de la Corte, y fue el instrumento diplomático por excelencia de todas las normas de carácter general que debían ser conocidas, obedecidas y cumplidas por los distintos organismos y autoridades tanto de la península como de las Indias¹⁴⁸². En definitiva, en palabras de Antonio Pérez Martín y Johanness-Michael Scholz, este tipo documental se refiere a asuntos importantes que estaban redactados como si fueran dictados por el Rey, quien las debía firmar o señalar con su propia mano¹⁴⁸³.

El origen del Real Decreto se remonta a los primeros tiempos de la Edad Moderna. Su nacimiento está ligado al procedimiento de consulta, como consecuencia de la iniciativa del propio monarca que lo utilizaba como vía de comunicación entre el rey y sus Consejos. En este sentido, el Real Decreto se originó como la resolución, escriturada sin ningún tipo de formalismo diplomático, de las consultas de cualquier consejo o de la Cámara. En el siglo XVI se encuentra de forma usual y frecuente, especialmente en el reinado de Felipe II. Aunque su apogeo se produce en el siglo XVIII, cuando el Real Decreto gana en extensión y en formas diplomáticas, debido a que la simplicidad de su procedimiento de expedición respondía a las nuevas necesidades del estado absoluto, y a las innovaciones documentales, que imponía su peculiar organización administrativa¹⁴⁸⁴.

En la administración de correos de Cartagena de Indias hallamos un Real Decreto, cuya existencia se corrobora en el “Yndice de las ordenanzas y instrucciones que

¹⁴⁸¹ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 121.

¹⁴⁸² GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1993, p.241.

¹⁴⁸³ PÉREZ MARTÍN, Antonio y SCHOLZ, Johanness-Michael. *Legislación y Jurisprudencia en la España del Antiguo Régimen*. Valencia: Universidad de Valencia, 1978, p. 61.

¹⁴⁸⁴ LORENZO CADARSO, Pedro. “La Correspondencia Administrativa en el Estado Absoluto Castellano (ss. XVI-XVII)”, *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, vol. 3, nº 5, 2002, p. 11.

pertenecientes a los correos y postas se hallaron existentes con las demás Reales Ordenes que se expresaron en la administración principal de los correos de Cartagena de Yndias, a fin del año pasado de mil setecientos sesenta y nueve”¹⁴⁸⁵. Se trata del Real Decreto para que en los Reynos del Peru se administren de cuenta de la Real Hacienda los correos de tierra como incorporados a la Corona, y que por sobreporte de tierra solo se cobre la mitad de lo que percibía el Conde del Castillejo, y que siguieran los correos con las encomiendas recaudando sus productos, y entregándolos en Cajas Reales hasta que se establezcan los nuevos administradores. Este documento resolvía el parecer del monarca tras la consulta de la Junta de incorporación de los oficios de correos de Indias¹⁴⁸⁶.

La característica principal del Real Decreto es la simpleza de su formulario, pues se prescinde de toda solemnidad y sólo aparecen las cláusulas esenciales. El tenor documental del Real Decreto encontrado en la oficina postal cartagenera responde a este esquema diplomático.

El documento se inicia con el expositivo donde se relatan las circunstancias políticas, administrativas, económicas o gubernativas que dieron lugar a la disposición contenida en este Real Decreto sobre la incorporación del correo terrestre a la Corona (imagen nº 129).

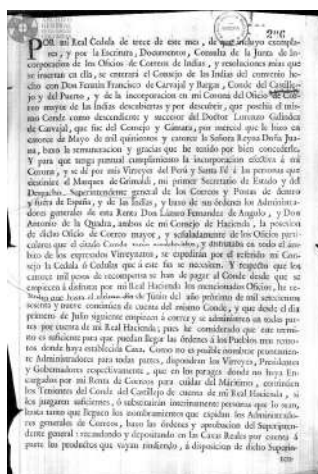


Imagen nº 129. *Real Decreto para que en los Reynos del Peru se administren de cuenta de la Real Hacienda los correos de tierra como incorporados a la Corona.* San Lorenzo el Real, 16 de octubre de 1768. A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea*, tomo 72, documento 27, 1777.

¹⁴⁸⁵ A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹⁴⁸⁶ Apéndice documental. Documento nº 10.

Inmediatamente después figura el dispositivo, que contiene la resolución de la autoridad real, iniciándose con la fórmula “y para que tenga puntual cumplimiento [...] he resuelto que”. Al final del dispositivo, se reafirma el texto con una serie de cláusulas. La preceptiva obligaba al destinatario a observar y cumplir la norma, y que se desarrollaba siempre en los Reales Decretos de la siguiente manera:

“tendrase todo entendido en mi Consejo de las Indias para su cumplimiento en la parte que le toque”.

Y, la cláusula de publicación, expresada con la fórmula:

“y se expedirán Cédulas o Despachos necesarios sin la menor pérdida de tiempo, de suerte que puedan ir los principales por los navíos de guerra, que están para hacerse a la vela al Mar del Sur, y los duplicados por el primer paquebote del correo marítimo que salga de la Coruña para Buenos Aires”.

Esta cláusula implicaba la redacción de diferentes tipos documentales.

Finalmente, aparece la suscripción del monarca. La validación del Real Decreto era su elemento más peculiar. Estaba compuesta por la firma del monarca realizado de forma autógrafa. La directa iniciativa del rey se constata por la ausencia de refrendo alguno debido a que ningún secretario confirmaba lo escrito y suscrito por el Rey. Por esta razón, Margarita Gómez Gómez considera “a los Reales Decretos como documentos sumamente expeditivos, con escasa participación de intervinientes en su validación, sólo la necesaria rúbrica autógrafa del monarca podía frenar la agilidad de su expedición”¹⁴⁸⁷.

Concluye el documento con la data tópica y cronológica, y la dirección que, en este caso, iba encaminada al Marqués de San Juan de Piedras Alvas, presidente del Consejo de Indias.

El ejemplar que conservamos del Real Decreto sobre la incorporación del correo interior americano a la Corona hallado en la estafeta cartagenera se nos ha transmitido a través de una copia. Este carácter se puede observar en la suscripción, data y dirección que aparecen transcritas, a línea tendida y precedido del signo = (imagen nº 130).

¹⁴⁸⁷ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1993, p.242.

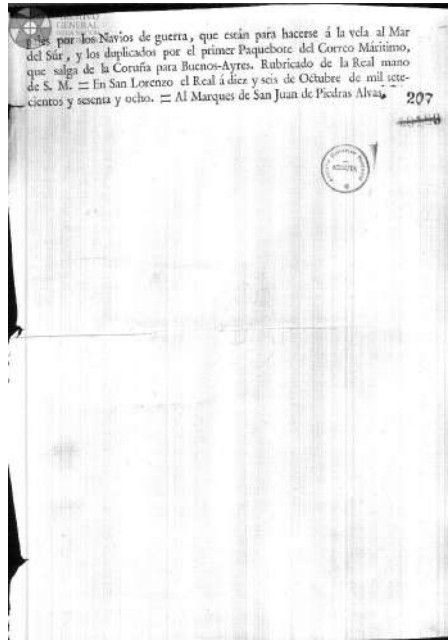


Imagen nº 130. *Real Decreto para que en los Reynos del Peru se administren de cuenta de la Real Hacienda los correos de tierra como incorporados a la Corona.* San Lorenzo el Real, 16 de octubre de 1768. A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea*, tomo 72, documento 27, 1777.

7.3.2. DOCUMENTOS EMANADOS DE LAS AUTORIDADES PENINSULARES.

7.3.2.1. SUPERINTENDENTE GENERAL DE CORREOS

Este apartado lo dedicamos al estudio de los diferentes tipos documentales emanados de las autoridades peninsulares relacionadas con la administración de correos de Cartagena de Indias. Entre ellas sobresale, de manera especial, el máximo responsable de la institución de correos, como es el caso del Superintendente General de Correos, que a su vez desempeñaba el cargo de Secretario de Estado y del Despacho. Por ello, la emisión de sus documentos podía ser validados con su firma, y actuaban a manera de intermediarios entre el monarca y sus súbditos. Entre los tipos documentales emitidos se encuentran: las Reales Ordenes y Provisiones.

7.3.2.1.1. REAL ORDEN

Los autores han tendido a considerar la Real Orden como el documento ministerial por excelencia¹⁴⁸⁸. La Real Orden es un tipo documental propio de la Edad Moderna que servía de vehículo para comunicar muchos de los negocios emanados de la autoridad soberana. De manera que este documento transmitía una orden, esto es, una resolución regia puesta por escrito de forma indirecta por una autoridad para que el destinatario la ejecutase. En definitiva, comunicar órdenes, de parte del rey a los diferentes organismos de la Corte¹⁴⁸⁹, en nuestro caso relacionados con la renta de correos.

La Real Orden se encontraba libre de todo formalismo. Razón por la cual, es considerada como uno de los documentos menos solemnes debido a su sencillez, propia de su objetivo expeditivo que lo convertía en un documento rápido, eficaz y barato.

El origen de la Real Orden se remonta a los Austrias en los documentos que los secretarios personales de los monarcas suscribían comunicando órdenes de su parte a los distintos organismos de la Corte. Este documento tuvo su origen en la necesidad de la administración de contar con documentos fehacientes jurídicamente, pero de fácil proceso de expedición y notificación¹⁴⁹⁰. Sin embargo, fue en el siglo XVIII cuando alcanzaron su apogeo debido a la institucionalización y especialización de las Secretarías de Despacho. Desde entonces, este tipo documental se convirtió en el documento ministerial más usado para comunicaciones administrativas o de gobierno entre las distintas autoridades de dentro y fuera de la Corte. Su contenido era variado pues existieron Reales Ordenes de simple remisión o presentación de documentos o expedientes, otras de comunicación de nombramientos, y muchas resolvían asuntos políticos, gubernativos y administrativos¹⁴⁹¹.

¹⁴⁸⁸ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 254; GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1993, p. 243; PÉREZ RAMOS, Francisco José. “La Real Orden en el Despacho del rey: secretarios, presidentes y validos”, *Historia, Instituciones, Documentos*, nº 39, 2012, pp. 213-239.

¹⁴⁸⁹ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1993, p. 243;

¹⁴⁹⁰ LORENZO CADARSO, Pedro. “La Correspondencia Administrativa en el Estado Absoluto Castellano (ss. XVI-XVII)”, *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, vol. 3, nº 5, 2002, p. 20.

¹⁴⁹¹ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1993, p. 243.

La Real Orden es diversa a la hora de expresar su contenido, pues se presenta con distintas variantes, algo propio de las Reales Órdenes que contaban con igualmente con distintas estructuras diplomáticas. De tal manera, que unas aparecen emparentadas con el estilo epistolar, mientras que otras muestran un claro estilo imperativo.

Contamos con reales órdenes de diferentes Secretarios de Estado y del Despacho, tales como Sebastián de la Cuadra y Llarena (1736-1746), Ricardo Wall (1754-1763) y Jerónimo Grimaldi (1763-1776), a quién le correspondió el nombramiento de Superintendente General de Correos. Hemos de señalar que todas ellas se nos han transmitido en forma de copia haciendo hincapié al final de cada documento del lugar de donde se había extraído la información: “Libros de la Contaduría Principal de la Renta de Correos de mi cargo”. Desde el punto de vista jurídico contienen Ordenanzas, Reglamentos e Instrucciones, todas ellas relacionadas con el manejo de la Renta de Correos.

En cuanto a su estructura diplomática suelen iniciarse con la invocación monogramática en forma de cruz impresa. En otros casos, nos encontramos con el escudo de armas del monarca¹⁴⁹².

A partir de aquí suele incluir directamente la normativa a cumplir, que se suele describir de manera pormenorizada e indicando en todas ellas el hecho de “manda el rey observar”, “manda S.M. observar”, o “Su magestad manda observar”:

*Ordenanza que **manda el rey observar** a los administradores, interventores, oficiales, carteros, mozos de los oficios de Correo Mayor del Reyno, los visitadores y guardas de la renta, maestros postas y postillones, para el buen desempeño de sus encargos (imagen nº 131).*

¹⁴⁹² A.G.N.C. *Colonia. Miscelánea*, Tomo 90, Documento 9, 1762.

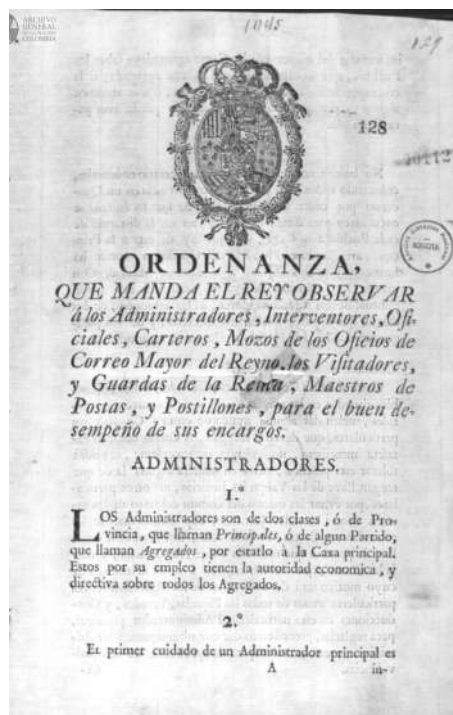


Imagen nº 131. Ordenanza que manda el rey observar a los administradores, interventores, oficiales, carteros, mozos de los oficios de Correo Mayor del Reyno, los visitadores y guardas de la renta, maestros postas y postillones, para el buen desempeño de sus encargos. San Ildefonso, 23 de julio de 1762. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea*, Tomo 90, Documento 9, 1762.

“Reglamento Provisional que **manda S.M. observar** para el establecimiento del nuevo correo mensual que ha de salir de España a las Indias-Occidentales”¹⁴⁹³ (imagen nº 132).

¹⁴⁹³ A.G.I., *Correos*, 484 A.

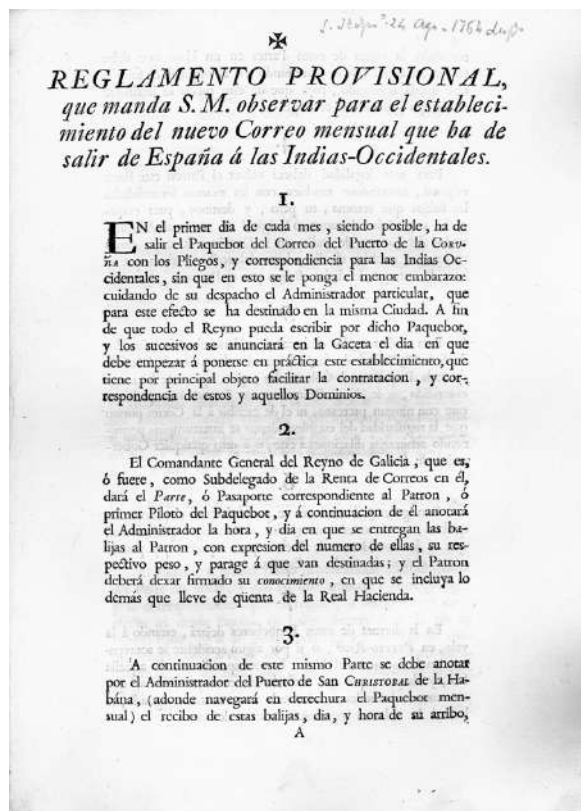


Imagen nº 132. Reglamento Provisional que manda S.M. observar para el establecimiento del nuevo correo mensual que ha de salir de España a las Indias-Occidentales. San Ildefonso, 24 agosto 1764.

Fuente: A.G.I., Correos, 484 A.

Instrucción nº 1: “Ynstrucción particular que S.M. manda observar al administrador del nuevo correo establecido en la ciudad de La Coruña para dirigir y recibir la correspondencia de Yndias (imagen nº 133).

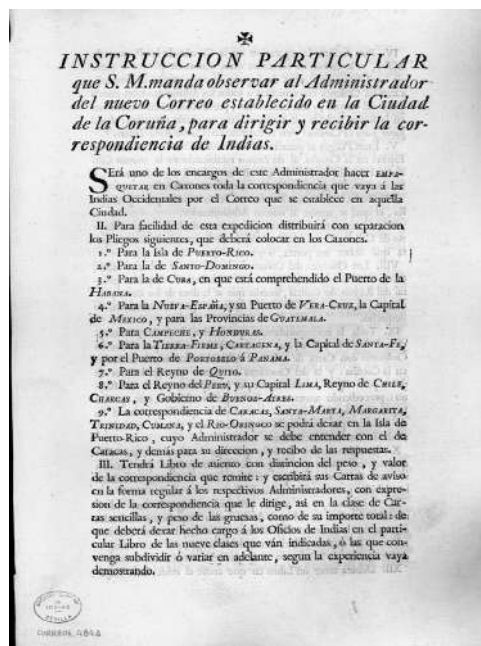


Imagen nº 133. *Ynstrucción particular que S.M. manda observar al administrador del nuevo correo establecido en la ciudad de La Coruña para dirigir y recibir la correspondencia de Yndias.* San Ildefonso, 24 agosto 1764. Fuente: A.G.I., *Correos*, 484 A.

Y junto a ella, las siguientes instrucciones:

- Instrucción nº 2: “*Ynstrucción particular que manda S.M. observe el administrador que se nombra para el correo que se ha de establecer en la ciudad de San Christoval de la Havana*”¹⁴⁹⁴.
- Instrucción nº 3: “*Ynstrucción particular que manda S.M. observe el sugeto que se nombre para establecer el correo en las escalas de Tierra Firme y facilitar la correspondencia de la América Meridional con los restantes dominios de S.M.*”¹⁴⁹⁵”.
- Instrucción nº 4: “*Instrucción que Su Magestad manda observar en los oficios de correo, para la dirección de los pliegos certificados de unos a otros*”¹⁴⁹⁶ (imagen nº 134).

¹⁴⁹⁴ *Ibidem*.

¹⁴⁹⁵ A.G.I., *Correos*, 121 A.

¹⁴⁹⁶ A.G.N.C., *Colonia*, Miscelánea, Tomo 72, Documento 27, 1777.

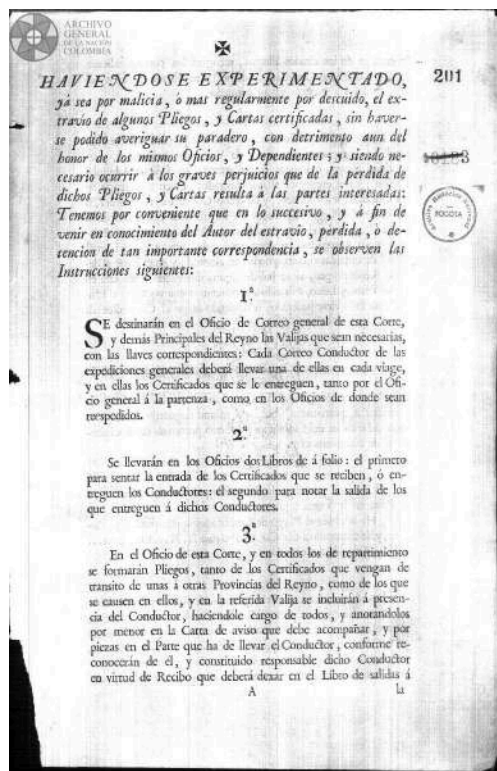


Imagen nº 134. *Instrucción que Su Magestad manda observar en los oficios de correo, para la dirección de los pliegos certificados de unos a otros.* Buen Retiro, 7 de diciembre de 1763. Fuente: A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea*, Tomo 72, Documento 27, 1777.

En todas ellas, el dispositivo se articula en una serie de apartados que conforman el contenido de las respectivas ordenanzas, reglamentos e instrucciones, en función del asunto a tratar.

En otro caso, coincidiendo con una instrucción (Instrucción nº 4), se inicia por un expositivo:

“Habiéndose experimentado ya sea por malicia, o más regularmente por descuido el extravío de algunos pliegos y cartas certificadas, sin haberse podido averiguar su paradero, con detrimento aún del honor de los mismos oficios, y dependientes y siendo necesario ocurrir a los graves perjuicios que de la pérdida de dichos pliegos y cartas resulta a las partes interesadas”¹⁴⁹⁷.

Para, a continuación, formular el correspondiente dispositivo de la instrucción:

¹⁴⁹⁷ A.G.N.C. *Colonia, Miscelánea*, Tomo 72, Documento 27. 1777.

“Tenemos por conveniente que, en lo sucesivo, y a fin de venir en conocimiento del autor del extravío, pérdida o detención de tan importante correspondencia, se observen las instrucciones siguientes”¹⁴⁹⁸.

Tras el dispositivo puede aparecer alguna cláusula iusiva de cumplimiento como acaece en el Reglamento de Correos:

“manda se guarde inviolablemente este Reglamento Provisional”¹⁴⁹⁹.

O bien, en las ordenanzas dirigidas a los empleados de las estafetas, para que las pongan en conocimiento del resino de los oficios y postas del reino:

“dirigidas a prescribir la disciplina y reglas que deben observar los empleados en las estafetas y postas del reino, para que noticioso cada individuo de lo a que se reduce su obligación, cuiden de llenarla, y queriendo igualmente S.M. que reunidas en un cuerpo dichas Ordenanzas, y las demás anteriormente aprobadas, se comuniquen a todos los Oficios de Correos y Postas del Reyno...”¹⁵⁰⁰.

Tampoco faltan en el caso de las Ordenanzas fórmulas de despedida de carácter epistolar:

“Dios guarde a V.SS. muchos años”¹⁵⁰¹.

Concluye la Real Orden con la data tópica y cronológica, carente de íncipit, y la suscripción del otorgante, Superintendente General de Correos. Sólo en el caso de las Ordenanzas de Correos figura a su término la dirección: Directores Generales de la renta de correos.

En definitiva, nos encontramos con un tipo documental bastante desigual, tanto en su estructura diplomática, como en su contenido y que, en definitiva, representa el lazo de unión entre las órdenes emanadas del monarca y los súbditos.

Aparte de las reales órdenes anteriormente reseñadas a través del “*Yndice de las ordenanzas y instrucciones que pertenecientes a los correos y postas se hallaron existentes con las demás Reales Ordenes que se expresaron en la administración principal de los correos de Cartagena de Yndias, a fin del año pasado de mil setecientos*”

¹⁴⁹⁸ *Ibidem*.

¹⁴⁹⁹ A.G.I., *Correos*, 484 A.

¹⁵⁰⁰ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea*, Tomo 90, Documento 9, 1762.

¹⁵⁰¹ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea*, Tomo 90, Documento 9, 1762.

*sesenta y nueve*¹⁵⁰², realizado por el administrador Longoria y el interventor Carriazo y datado en Cartagena de Indias el 25 de abril de 1771, en la oficina postal cartagenera existía otra grupo de reales órdenes que desgraciadamente no hemos podido localizar en los diferentes repositorios documentales consultados, y que son las siguientes:

*“Ordenanzas que el Rey manda observar desde primero de diciembre de 1743, en los oficios de Correo Mayor de Castilla y Ytalia en Madrid, con fecha de 19 de noviembre de 1743”*¹⁵⁰³.

*“Reglamento que S.M. manda observar en el oficio de correo general de Madrid y en los demás de España y de las Yndias en la cobranza de los derechos de las cartas sencillas y pliegos que se dirijan certificados de unos a otros oficios”*¹⁵⁰⁴.

*“Ynstruccion de lo que se debe observar para la seguridad de la conducción y apertura de balijas y entrada de la correspondencia en ellas en consecuencia de la Real Orden de 29 de julio de 1761”*¹⁵⁰⁵.

*“Ynstruccion que manda observar S.M. en todo el Reyno sobre el modo de formar sumariamente y de plano las causas de denuncia, y aprehensión de cartas fuera de balija que conduzcan fraudulentamente qualesquiera personas no empleadas en las estafetas y correos”*¹⁵⁰⁶.

7.3.2.1.2. PROVISIONES MINISTERIALES

Con la denominación de Provisiones ministeriales o de Secretarios entendemos aquellos documentos que conceden cédulas de premios y servicios a individuos de la real renta de correos, en nuestro caso, de nombramientos de oficios, y que aparecen intitulados por el Secretario de Estado y del Despacho, y validados con su firma y sello¹⁵⁰⁷.

El nombramiento es, según el *Diccionario de la lengua castellana* de la Real Academia, “la cédula o despacho en que se nombra a alguno para algún cargo u

¹⁵⁰² A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹⁵⁰³ *Ibidem*.

¹⁵⁰⁴ *Ibidem*.

¹⁵⁰⁵ *Ibidem*.

¹⁵⁰⁶ *Ibidem*.

¹⁵⁰⁷ GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1993, p. 246.

oficio”¹⁵⁰⁸. Según Ángel Hernández García era “el documento que otorgaba el derecho de uso y disfrute de un oficio a la persona seleccionada para ello”¹⁵⁰⁹.

En la administración de correos de Cartagena de Indias hallamos dos provisiones ministeriales de nombramientos de empleados postales de la estafeta cartagenera, que se refieren a títulos expedidos por la máxima autoridad del organigrama postal, el Superintendente General de Correos y Postas, que tenía competencias en esta función. En este sentido, hemos localizado los títulos del primer administrador de correos de Cartagena de Indias, Roque de Aguión y Andrade, y del oficial mayor interventor, Manuel de Valbuena, previo asesoramiento de los Directores Generales de la Renta¹⁵¹⁰.

Esta capacidad para nombrar empleados en las administraciones de correos venía regulada por la Real Cédula, en la que el rey nombra al marqués de Grimaldi como Superintendente General de correos y postas de dentro y fuera de España, donde el monarca determinaba que dicho Superintendente tenía:

“facultad para que en la parte correspondiente podáis comunicarlas a todos y a cada uno de los que en virtud de vuestras ordenes, nombramientos o despachos me sirvieren en la Superintendencia de Postas, Correos, y Estafetas, y en la administración, beneficio y cuidado de sus caudales, rentas y oficinas”¹⁵¹¹.

La estructura diplomática de estos nombramientos responde a los modelos generalizados de la Real Provisión. Se inicia con la invocación monogramática en forma de cruz latina impresa en la parte superior central y, a continuación, coloca la intitulación del otorgante del documento, precedido de la fórmula de tratamiento “Don”, y seguido de la relación de sus títulos. En estos casos, Jerónimo de Grimaldi, Marqués de Grimaldi.

“Don Geronymo de Grimaldi, Marqués de Grimaldi, Cavallero de la Orden de Sanct-Spiritus, Gentil-Hombre de Cámara de S.M. con exercicio, de su Consejo de Estado, su primer Secretario de Estado, y del Despacho, y Superintendente General de Correos, y Postas de dentro, y fuera de España, y de las Indias”¹⁵¹².

¹⁵⁰⁸ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Ibarra, 1803, p. 583.

¹⁵⁰⁹ HERNÁNDEZ GARCÍA, Ángel. “Clasificación diplomática de los documentos reales en la Edad Moderna”, *Norba: Revista de historia*, nº 15, 1995, p. 173.

¹⁵¹⁰ Apéndice documental. Documentos nºs 3 y 4.

¹⁵¹¹ A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea*, tomo 72, documento 27, 1777.

¹⁵¹² A.G.I., *Correos*, 450 A.

A continuación, figura el expositivo introducido por la fórmula “Por quanto por cédula de S.M.” en el que se explican los motivos que propician al Superintendente General de Correos y Postas para aprobar la correspondiente propuesta de los Directores Generales de la Renta y conceder el correspondiente título especificando, además, el lugar donde lo debe ejercer, sueldo y la fecha de inicio del empleo. El dispositivo amplio y extenso se abre con la fórmula: “Por tanto de parte de S.M. cuya jurisdicción exerso, ordeno y mando a...” las diferentes autoridades del reino para que le permitan el disfrute del oficio concedido. Cierra el dispositivo una cláusula de desagrado regio: “pues lo contrario cederá en su Real desagrado e indignación”; para concluir con una cláusula dirigida al contador para que tome razón del mencionado nombramiento a efectos de satisfacer el sueldo a percibir: “y de este nombramiento se ha de tomar la razón por el mencionado contador”.

Concluye con la data tópica y cronológica precedida del íncipit: “Dado en”, y la suscripción del otorgante del nombramiento, en este caso, el Marqués de Grimaldi. En ambos casos al haberse transmitido esta información en forma de copia nada podemos aportar sobre la utilización del sello del Superintendente General de la Renta de Correos.

7.3.2.2. DIRECTORES GENERALES DE LA RENTA DE CORREOS

7.3.2.2.1. CARTAS

La serie documental más voluminosa recibida en la administración de correos de Cartagena de Indias es la de correspondencia debido a que se producía un intenso intercambio de cartas entre las autoridades peninsulares, especialmente los Directores Generales de la renta de correos, y los empleados postales de la estafeta cartagenera, principalmente los administradores.

Debido a que no se han conservado las fuentes locales ubicadas en el Archivo Histórico de Cartagena de Indias, por la desaparición de la totalidad de la documentación anterior al siglo XIX, no se encuentran los originales de las cartas emanadas por los Directores Generales de la renta de correos. Por tal razón, nos valemos de las minutas dispuestas en la sección de correos del Archivo General de Indias, siendo conscientes de

las salvedades y limitaciones de dicha documentación. En todo caso, para el análisis de la estructura diplomática de las cartas recibidas por los administradores de correos hemos seleccionado 37 piezas documentales que nos proporcionan evidencias de su estructura¹⁵¹³.

Diplomáticamente la carta se inicia con una invocación monográfica, que consta de una cruz reducida a sus elementos esenciales y colocada en la parte superior central del documento. La mayor parte de las cartas se inician con una cruz latina en cursiva en forma de “t” (imagen nº 135)¹⁵¹⁴.

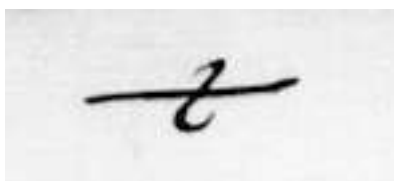


Imagen nº 135: Invocación monográfica: cruz latina en cursiva en forma de t. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

A pesar de que este es el modelo que siguen casi todas las cartas, hallamos una excepción en la que la cursividad se acentúa conformando una cruz con forma de doble “t” (carta nº 32) (imagen nº 136).

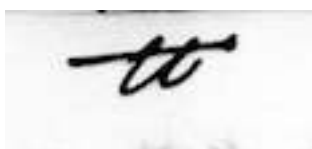


Imagen nº 136: Invocación monográfica: cruz latina en cursiva en forma de doble t. Fuente: AGI, *Correos*, 70 A.

Llama la atención que, en muchas cartas, concretamente en 14 de las 37 (cartas nºs 5, 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 35, 36, 37), no aparece ningún tipo de invocación. Seguramente esto se deba a que, en su condición de minuta, se prescindía de algunos elementos, que sí aparecían en su forma final.

¹⁵¹³ Apéndice documental. Documento nº 9.

¹⁵¹⁴ A.G.I., *Correos*, 69 A; A.G.I., *Correos*, 69 B; y, A.G.I., *Correos* 70 A.

Debajo del signo cruciforme, se encuentra, destacado del texto, la fórmula de cortesía hacia la persona del destinatario. Esta fórmula de tratamiento aparece en todas las cartas recibidas por los administradores de correos, y en consonancia con la *Pragmática en que se da la orden y forma que se ha de tener y guardar, en los tratamientos y cortesías de palabra y por escrito: y en traer coroneles, y ponellos en qualesquier partes y lugares* de 1586¹⁵¹⁵, se emplea el vocablo “señor”, en estos casos seguido del adjetivo posesivo “mío”. De manera que en las 37 cartas analizadas el tratamiento utilizado es el de “señor mío”, con la variante abreviada de “señor” en su mayoría. Esta formulación se utilizaba en singular debido a que iban dirigidas a la persona del administrador de correos de Cartagena de Indias, y con dicho trato porque iba destinada a una instancia inferior a la que emanaba la carta.

8.- “Señor mío” (carta n°s 1, 8, 9, 11, 12, 17, 19, 29, 32, 36, 37).

8.- “[Señor] mío” (carta n°s 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33, 34, 35).

Tras la fórmula de tratamiento se sitúa el expositivo, en el que los Directores Generales de la renta de correos se referían a cuestiones relativas al funcionamiento de la administración de correos de Cartagena de Indias. El expositivo adopta en cada documento un asunto distinto, que hemos reagrupado en materias generales, todas ellas referidas al gobierno y funcionamiento de la oficina de correos de Cartagena de Indias. Contamos con seis variantes que pasamos a analizar.

La cuestión del personal de la renta de correos cartagenera era el argumento más tratado en las cartas emanadas por los Directores Generales de la renta de correos, en la que se consideraba el tema de los sueldos de los empleados de correos, quienes generalmente reclamaban una subida de sus salarios, y los Directores Generales atendían en sentido positivo o negativo a dichas solicitudes.

1.- “En vista de las cartas que nos incluye vuestra merced de los administradores de Portovelo y Panamá, como de lo que nos informa en asunto a sus pretensiones, y nominación hecha por el de Panamá de un oficial con 200 pesos, prevenimos con esta fecha lo conveniente a don Joseph Antonio de Armona, para que determine sobre este

¹⁵¹⁵ A.G.S., *Cámara de Castilla, Diversos de Castilla*, 1, 80.

particular lo que le parezca mejor en cuia inteligencia se arreglará vuestra merced, y practicara quanto le advierta acerca de él” (carta nº 4)¹⁵¹⁶.

Los Directores Generales consideraban las quejas que presentaban los empleados de correos.

1.- “Mediante estas circunstancias reconocemos ser infundadas las quejas y reconvencciones que ha dirigido a vuestra merced don Josef Antonio de Pando” (carta nº 20)¹⁵¹⁷.

Y se ocupaban de los enfrentamientos de los agentes postales con actores locales.

1.- “Hemos recibido los documentos concernientes a lo ocurrido con don Francisco Banceo comandante de los guardacostas de este puerto sobre el particular de gallardetes; y, sin embargo, de los motivos que vuestra merced nos expone para el oficio que le pasó, hallamos no le tocava dar este paso por sí, sino acudir al gobernador de esa plaza” (carta nº 12).

En sus cartas, los Directores Generales confirmaban que quedaban enterados del estado de los poderes locales, como, por ejemplo, la enfermedad del gobernador de Cartagena de Indias.

1.- “También quedamos con la noticia de la enfermedad grave que padece ese cavallero gobernador y de que en caso de que fallezca quedará interinamente mandando don Fernando Murillo” (carta nº 6)¹⁵¹⁸.

Asimismo, manifestaban todo lo concerniente a la ocupación de plazas de correos.

1.- “Quedamos enterados de haber nombrado para oficial interventor de la estafeta de Portovelo a don Miguel Blanco, en lugar del sobrino que le proponía aquel administrador” (carta nº 30)¹⁵¹⁹.

Una de las funciones principales de la plantilla de las administraciones de correos era la de cuidar del despacho y del recibo de la correspondencia. Por tanto, en sus cartas, los Directores Generales daban acuse de recibo del correo.

¹⁵¹⁶ En este sentido véanse las cartas nºs 9, 27, 31.

¹⁵¹⁷ En este sentido véase la carta nº 8.

¹⁵¹⁸ En este sentido véase la carta nº 7.

¹⁵¹⁹ En este sentido véanse las cartas nºs 10, 11, 13, 14, 20, 27 y 33.

2.- “Por el paquebot de la Real Compañía de la Havana, nombrado San Miguel, que arribó de aquel puerto al de Cádiz el día 2 del corriente, hemos recibido las 3 cartas de vuestra merced de 21, 23 y 27 de enero próximo anterior” (carta nº2)¹⁵²⁰.

E informaban del envío de Gacetas y Mercurios.

2.- “Con el paquebote que saldrá de La Coruña a principios de febrero próximo se remiten a don Joseph Antonio Armona, administrador del correo de La Habana, una porción de Gacetas, y con el que le siga a principios de marzo se añadirá otra de Mercurios” (carta nº 1).

Para el desarrollo del giro postal era fundamental cuidar del buen funcionamiento de las rutas postales, tanto marítimas como terrestres y fluviales. Por ello, en algunas cartas de las cartas recibidas en la administración postal cartagenera los Directores Generales daban directrices para el giro de embarcaciones transatlánticas.

3.- “Quedamos enterados por la carta de vuestra merced de 23 de junio de este año de quanto nos expone acerca de los muchos costos que se pudieran evitar a la renta de los que se le causan con el fletamento de piraguas para la descarga y carga de sus embarcaciones en ese puerto” (carta nº 21)¹⁵²¹.

Las cuestiones económicas eran esenciales para la gestión de la oficina de correos de Cartagena de Indias. Ello es revelado en la cuantiosa cantidad de cartas que giran sobre estas materias fiscales en las cuales se ilustra cómo los empleados de correos tenían que ocuparse del caudal y de los ingresos y gastos de la renta.

4.- “Si don Joseph Antonio de Armona librase o pidiese a vuestra merced el caudal que puee haver en su poder correspondiente a la renta y a cuió fin le debe dar noticia al que sea, lo pagará vuestra merced o se lo embiará en los términos que aquel le prevenga”. (carta nº3)¹⁵²².

Y de luchar contra el fraude.

4.- “[...] y que con su auxilio se eviten los fraudes de conducción cartas fuera de valija” (carta nº 15)¹⁵²³.

¹⁵²⁰ En este sentido véanse las cartas nºs 4, 17, 34, 41 y 42.

¹⁵²¹ En este sentido véanse las cartas nºs 22, 28 y 29.

¹⁵²² En este sentido veáse las cartas nºs 5, 7, 9, 14, 22, 24, 32, 35 y 36.

¹⁵²³ En este sentido véase la carta nº 13

La administración de las estafetas subalternas era otro motivo de preocupación de los Directores Generales, que se revela en sus cartas, en las que incidían sobre la importancia del buen hacer de dichas administraciones agregadas a la de Cartagena de Indias.

5.- “Quedamos enterados de las diligencias practicadas con el administrador de la renta en Santa Martha, don Antonio Fernández de la Rosa, para asegurar los caudales que manejaba” (carta nº 25)¹⁵²⁴.

Los Directores Generales procuraban el correcto funcionamiento de la renta de correos y, por ello, emitían asiduamente instrucciones y disposiciones para regular la gestión postal.

6.- “Aprovamos esta disposición y de orden del señor excelentísimo, el señor marqués de Grimaldi, hacemos hoy varias prevenciones al mismo Pando para que si lo tubiere por conveniente y necesario haga alguna variación en los dependientes de esa administración” (carta nº 16)¹⁵²⁵.

Tras el expositivo, aparecía la fórmula de despedida, que también seguía las directrices de la *Pragmática de los Tratamientos y Cortesías* de 1588. En las cartas recibidas en la administración de correos se empleaba una base común.

15.- “Dios guarde a vuestra merced muchos años” (carta nº 3)¹⁵²⁶

16.- “Dios guarde a vuestra merced como deseamos” (carta nº 6)¹⁵²⁷

O la fusión de ambas formulaciones, que era la más utilizada.

17.- “Dios guarde a vuestra merced muchos años como deseamos” (carta nº 5)¹⁵²⁸.

A partir de ahí, encontramos formas más simples.

18.- “Dios etc.” (carta nº 29)

19.- “Dios guarde etc.” (carta nº 1)¹⁵²⁹.

¹⁵²⁴ En este sentido véanse las cartas nºs 8, 11, 15, 18, 23 y 37.

¹⁵²⁵ En este sentido véanse las cartas nºs 2, 6, 13, 19, 26, 27.

¹⁵²⁶ En este sentido véanse las cartas nºs 10, 13, 16, 18, 20, 24, 27, 34.

¹⁵²⁷ En este sentido véanse las cartas nºs 7, 8.

¹⁵²⁸ En este sentido véanse las cartas nºs 9, 11, 12, 19, 21, 22, 23, 25, 26, 32.

¹⁵²⁹ En este sentido véanse las cartas nºs 2, 4, 17, 30, 31, 33, 35, 36, 37.

De ahí que la fórmula más simple de inicio se fue transformando en más compleja, a través del uso de varios adjetivos, verbos y adverbios, y que se añadían a la base común antes mencionada:

20.- “conformándonos con todo deseamos que Nuestro Señor guarde a vuestra merced muchos años” (carta nº 28).

Cabe señalar que, en contraposición con las cartas emanadas, aquí todas las fórmulas utilizan el término “Dios”, salvo una que maneja el de “Nuestro Señor” (carta nº 28), y que la mayoría emplean la expresión “vuestra merced”, puesto que la carta iba dirigida al administrador de correos, quien gozaba de una jerarquía inferior a la de los Directores Generales, que eran quienes emitían estos documentos. Resulta evidente que no hay una normalización ni homogeneidad en el uso de las abreviaturas, sino que se usan indistintamente.

Es llamativo el hallazgo de una carta, la nº 14, sin fórmula de despedida. Aunque esto no era algo muy habitual, consideramos que se puede explicar por el propio carácter de borrador que tienen estas cartas.

Después de la fórmula de despedida surgía la data con su expresión completa, es decir, fecha tónica y crónica. La totalidad de las cartas recibidas por los administradores de correos de Cartagena de Indias seguían el formato de lugar, día, mes y año.

1.- “Madrid 23 de enero de 1765” (carta nº 1)¹⁵³⁰.

En este caso tampoco hay uniformidad a la hora de utilizar las abreviaturas pues, en algunas ocasiones, aparece simplificado el lugar, mientras que en otras el mes e, incluso, en una con tan solo las dos cifras finales del año (carta nº 24).

1.- “[Madrid] 26 de [diciembre] de 72”.

Asimismo, en todas las cartas el día y el año se expresan en cifras con números arábigos, mientras que el mes se expresaba desarrollado en letras.

Tras la data, en cuatro de las cartas emitidas por los Directores Generales, aparece la fórmula de sometimiento y acatamiento, que va destacada del tenor documental.

¹⁵³⁰ En este sentido véanse las cartas nºs 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 27.

3.- “[Besa la mano de vuestra merced sus mayores servidores” (carta nº 8)¹⁵³¹.

Cabe reseñar cómo esta formulación sólo aparece en cuatro de las treinta y siete cartas analizadas debido a que, seguramente, se trataba de la última versión de la minuta que fue corregida in situ antes de su confección definitiva. Algo que también se puede comprobar por la forma de redacción mucho más clara y limpia. También es importante señalar que, en este tipo de cartas, no encontramos suscripción alguna, debido a que se trata de un borrador de la carta, que habría que pasar a limpio en una fase posterior y, por lo tanto, no aparecen ni las firmas ni las rubricas de los Directores Generales.

Generalmente al final de la carta se sitúa la dirección, excepto en las cartas nºs 3, 5, 6, 7 y 10, que aparecen al comienzo de ellas, generalmente tras la invocación, salvo en la carta 5 que no hay invocación y, por tanto, lo primero hallamos en dicha carta es la dirección.

La mayor parte de las cartas emanadas por los Directores Generales empleaban la formulación de dirección nominal, es decir, la que especificaba el nombre al que iba dirigido la carta, en la que se presentaban los nombres y apellidos, completos o incompletos, de los distintos administradores de correos.

8.- “señor don Manuel de Valbuena” (carta nº 3)¹⁵³².

9.- “señor don Antonio Calderón” (carta nº 10)¹⁵³³.

10.- “señor don José Flores Longoria” (carta nº 18)¹⁵³⁴.

Otra variante de la dirección se refiere al destino al que va dirigido la carta donde se especifica el lugar, al comienzo del documento.

11.- “Cartagena” (carta nº3)¹⁵³⁵.

11.- “Cartagena de Indias” (carta nº 7).

Por último, la tercera variante es la concerniente a la fusión de ambas fórmulas, es decir, la que presenta tanto los nombres y apellidos de los administradores como el lugar,

¹⁵³¹ En este sentido véanse las cartas nºs 11, 19, 32.

¹⁵³² En este sentido véanse las cartas nºs 7 y 9.

¹⁵³³ En este sentido véase la carta nº 13.

¹⁵³⁴ En este sentido véanse las cartas nºs 20, 21, 24, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35.

¹⁵³⁵ En este sentido véase la carta nº 10.

Cartagena, que aparecía indistintamente delante o detrás de la denominación del administrador.

12.- “señor don Roque de Aguión y Andrade. Cartagena” (carta nº 1)¹⁵³⁶.

13.- “señor don Manuel de Valbuena. Cartagena” (carta nº 4).

13.- “Cartagena de Indias. Señor don Manuel de Valbuena” (carta nº 5)¹⁵³⁷.

14.- “señor don Antonio Calderón. Cartagena” (carta nº 11)¹⁵³⁸.

15.- “señor don José Flores Longoria. Cartagena” (carta nº 16)¹⁵³⁹.

¹⁵³⁶ En este sentido véanse las cartas nºs 2 y 8.

¹⁵³⁷ En este sentido véase la carta nº 6.

¹⁵³⁸ En este sentido véanse las cartas 12, 14, 15.

¹⁵³⁹ En este sentido véanse las cartas 17, 19, 22, 23, 25, 26, 27, 32, 36, 37.

| Nº | Nº AP. DOC. | FECHA | INV. | FÓRM TRAT. | EXPOS. | FÓRM. DESP. | DATA | FÓRM. SOMET. Y ACAT. | DIREC. | SIG. |
|----|----------------|------------------|------|---------------|--------------|----------------|------|-------------------------|---------------|---------------------------------------|
| 1 | | 1765, enero 23 | X1-1 | X2-8 | X3-2 | X4-19 | X5-1 | | X6-12 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 1. Número 2. |
| 2 | | 1765, mayo 22 | X1-1 | X2-8 | X3-2 X3-6 | X4-19 | X5-1 | | X6-12 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 1. Número 2. |
| 3 | | 1765, octubre 30 | X1-1 | X3-8 | X4-4 | X5-15 | X6-1 | | X2-11 X7-8 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 1. Número 2 |
| 4 | | 1766, mayo 24 | X1-1 | X2-8 | X3-1 X3-2 | X4-19 | X5-1 | | X6-13 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 2. Número 1. |
| 5 | | 1766, julio 23 | | X2-8 | X3-4 | X4-17 | X5-1 | | X1-13 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 2. Número 1. |
| 6 | | 1766, julio 23 | X1-1 | X3-8 | X4-1 X4-6 | X5-16 | X6-1 | | X2-13 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 2. Número 1. |
| 7 | | 1766, junio 25 | X1-1 | X3-8 | X4-1 X4-4 | X5-16 | X6-1 | | X2-11 X7-8 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 2. Número 1. |
| 8 | | 1767, junio 2 | X1-1 | X2-8 | X3-1 X3-5 | X4-16 | X5-1 | X6-3 | X7-12 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 2. Número 2. |
| 9 | | 1767, julio 25 | X1-1 | X2-8 | X3-1 X3-4 | X4-17 | X5-1 | | X6-8 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 2. Número 2. |

| | | | | | | | | | | |
|----|--|--------------------|------|------|----------------------|-------|------|------|---------------|---------------------------------------|
| 10 | | 1767, julio 25 | X1-1 | X3-8 | X4-1 | X5-15 | X6-1 | | X2-11 X7-9 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 2. Número 2. |
| 11 | | 1768, abril 23 | X1-1 | X2-8 | X3-1 X3-5 | X4-17 | X5-1 | X6-3 | X7-14 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 3. Número 1. |
| 12 | | 1768, junio 25 | X1-1 | X2-8 | X3-1 | X4-17 | X5-1 | | X6-14 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 3. Número 1. |
| 13 | | 1768, diciembre 24 | X1-1 | X2-8 | X3-1 X3-4 X3-6 | X4-15 | X5-1 | | X6-9 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 3. Número 1. |
| 14 | | 1768, agosto 27 | X1-1 | X2-8 | X3-4 | | X4-1 | | X5-14 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 3. Número 1. |
| 15 | | 1769, junio 14 | | X1-8 | X2-4 X2-5 | X3-15 | X4-1 | | X5-14 | AGI, Correos, 69 A. Ramo 3. Número 2 |
| 16 | | 1770, mayo 23 | | X1-8 | X2-6 | X3-15 | X4-1 | | X5-15 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 1. Número 1. |
| 17 | | 1770, octubre 24 | X1-1 | X2-8 | X3-2 X3-3 | X4-19 | X5-1 | | X6-15 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 1. Número 1. |
| 18 | | 1771, mayo 25 | | X1-8 | X2-5 | X3-15 | X4-1 | | X5-10 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 2. Número 1. |
| 19 | | 1771, julio 27 | X1-1 | X2-8 | X3-6 | X4-17 | X5-1 | X6-3 | X7-15 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 2. Número 1. |
| 20 | | 1771, octubre 26 | | X1-8 | X2-1 | X3-15 | X4-1 | | X5-10 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 2. Número 1. |

| | | | | | | | | | | |
|----|--|--------------------|------|------|--------------|-------|------|------|-------|---------------------------------------|
| 21 | | 1771, octubre 26 | | X1-8 | X2-3 | X3-17 | X4-1 | | X5-10 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 2. Número 1. |
| 22 | | 1772, mayo 23 | | X1-8 | X2-3 X2-4 | X3-17 | X4-1 | | X5-15 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 2. Número 2. |
| 23 | | 1772, agosto 26 | | X1-8 | X2-5 | X3-17 | X4-1 | | X5-15 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 2. Número 2. |
| 24 | | 1772, diciembre 26 | | X1-8 | X2-4 | X3-15 | X4-1 | | X5-10 | AGI, Correos, 69 B. Ramo 2. Número 2. |
| 25 | | 1773, mayo 26 | X1-1 | X2-8 | X3-5 | X4-17 | X5-1 | | X6-15 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 1. |
| 26 | | 1773, febrero 24 | | X1-8 | X2-6 | X3-17 | X4-1 | | X5-15 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 1. |
| 27 | | 1773, agosto 5 | | X1-8 | X2-1 X2-6 | X3-15 | X4-1 | | X5-15 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 1. |
| 28 | | 1774, agosto 26 | X1-1 | X2-8 | X3-3 | X4-20 | X5-1 | | X6-10 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 2. |
| 29 | | 1774, octubre 26 | X1-1 | X2-8 | X3-3 | X4-18 | X5-1 | | X6-10 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 2. |
| 30 | | 1775, mayo 27 | X1-1 | X2-8 | X3-1 | X4-19 | X5-1 | | X6-10 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 3. |
| 31 | | 1775, mayo 27 | X1-1 | X2-8 | X3-2 X3-5 | X4-19 | X5-1 | | X6-10 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 3. |
| 32 | | 1775, agosto 26 | X1-1 | X2-8 | X3-4 | X4-17 | X5-1 | X6-3 | X7-15 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 3. |
| 33 | | 1775, abril 24 | X1-1 | X2-8 | X3-1 | X4-19 | X5-1 | | X6-10 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 3. |
| 34 | | 1776, mayo 25 | X1-1 | X2-8 | X3-2 | X4-15 | X5-1 | | X6-10 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 4. |

| | | | | | | | | | | |
|----|--|--------------------|--|------|--------------|-------|------|--|-------|---------------------------------------|
| 35 | | 1777, mayo 28 | | X1-8 | X2-4 | X3-19 | X4-1 | | X5-10 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 5. |
| 36 | | 1777, agosto 27 | | X1-8 | X2-2 X2-4 | X3-19 | X4-1 | | X5-15 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 5. |
| 37 | | 1777, diciembre 27 | | X1-8 | X2-2 X2-5 | X3-19 | X4-1 | | X5-15 | AGI, Correos, 70 A. Ramo 1. Número 5. |

7.3.3. DOCUMENTOS EMANADOS DE LAS AUTORIDADES INDIANAS

En este apartado vamos a examinar aquella documentación emanada de diferentes autoridades indianas que se conservan en los fondos documentales de la administración de correos de Cartagena de Indias. Entre estas autoridades nos encontramos con: el virrey de Nueva Granada, Pedro Mesía de la Cerda, el gobernador de Cartagena de Indias, José de Sobremonte, Marqués de Sobremonte, y el comisionado para el arreglo del Correo, José Antonio Pando.

7.3.3.1. VIRREY DE NUEVA GRANADA

Contamos con cuatro documentos pertenecientes al virrey Pedro Messía de la Cerda, que revisten la estructura diplomática de Real Orden, Mandamiento y Orden.

7.3.3.1.1. REAL ORDEN

Al igual que acontecía con la Real Orden expedida por el Secretario de Estado y del Despacho, contamos con un ejemplo de órdenes del rey que el virrey se encarga de transmitir a los súbditos a través de este tipo documental. En la documentación de la administración de correos de Cartagena de Indias, localizamos dos Reales Órdenes del virrey de Nueva Granada, Pedro Mesía de la Cerda, dirigida una al gobernador de Cartagena de Indias (Real Orden nº 1), y otra al dicho gobernador y oficiales reales (Real Orden nº 2), que trataban sobre el asunto del pago de los pliegos de oficio por parte de las autoridades indianas. Ambas mostraban un esquema diplomático similar¹⁵⁴⁰(imágenes nº 137 y nº 138).

¹⁵⁴⁰ Apéndice documental. Documento nº 24.

Ambas Reales Órdenes se inician con la invocación monogramática en forma de cruz latina al inicio del documento y situada en la parte superior central.

A continuación, figura el expositivo que recoge los hechos que motivaban la emisión del documento. El expositivo contenía el elemento más característico de este tipo documental, esto es, la manifestación de la comunicación de la resolución regia por parte del virrey, plasmado con las siguientes formas: “ha resuelto Su Majestad” (Real Orden nº 1) y “aviendo resuelto que entre tanto Su Majestad” (Real Orden nº 2).

El dispositivo contiene el precepto a cumplir que, en el primer caso, se introducía con la expresión “lo advierto así a vuestra señoría”, y, en el segundo, “prevengo a vuestra señoría y vuestras mercedes para su gobierno”. En ambos casos, el dispositivo contaba con cláusulas preceptivas:

“pues desde dicho día, en adelante, todos las deben satisfacer sin excepción alguna, lo que assi se tendrá entendido para la más puntual observancia”¹⁵⁴¹ (Real Orden nº 1);

“Lo que, para su gobierno, comprehenzion y cumplimiento encargo a vuestra señoría y vuestra merced”¹⁵⁴². (Real Orden nº 2).

A continuación, nos encontramos con la fórmula de despedida con dos variantes provenientes de una misma expresión:

“Dios guarde a vuestra señoría muchos años”¹⁵⁴³. (Real Orden nº 1).

“Dios guarde muchos años”¹⁵⁴⁴. (Real orden nº 2).

Esta fórmula de despedida la encontramos en la Real Orden, aunque no resultaba exclusiva de ella porque era común en otros tipos documentales como las cartas. Finalmente nos encontramos con la data tópica y cronológica, con indicación del lugar, día, mes y año de su expedición, sin incipit alguno que la introdujera.

En el apartado de suscripciones figura únicamente la del autor del documento, que era en ambos casos el virrey de Nueva Granada, y en ella hacía constar el cargo y nombre “Bailio Fray Don Pedro Messia de la Zerda”;

¹⁵⁴¹ A.G.I., *Correos*, 69 B.

¹⁵⁴² *Ibidem*.

¹⁵⁴³ *Ibidem*.

¹⁵⁴⁴ *Ibidem*.

7.3.3.1.2. MANDAMIENTO

El mandamiento es, según el *Diccionario de la lengua castellana* de la Real Academia, “el precepto u orden de un superior a un inferior”¹⁵⁴⁵. Se trataba pues, en palabras de Ángel Hernández García, de un “tipo documental utilizado por autoridades delegadas pertenecientes a la Corte y expresa un mandato u orden”¹⁵⁴⁶. En el caso de los documentos emanados de las autoridades indianas, el mandamiento era, como nos manifiesta José Joaquín Real Díaz, un documento librado por virreyes, presidentes y gobernadores americanos, que constaba de un esquema diplomático híbrido entre la Real Provisión y la Real Cédula ¹⁵⁴⁷.

El nombre con que es conocido este tipo documental se debe al negocio jurídico que contiene: una orden o precepto, esto es, un mandamiento. Este documento sigue la estructura diplomática de los documentos reales, ya fueran las Reales Provisiones que se puede constatar en su intitulación y la expresión de la fecha; o, las Reales Cédulas, que se advierten en la suscripción y el refrendo del secretario.

En la administración de correos de Cartagena de Indias encontramos un mandamiento que expidió el virrey de Nueva Granada, Pedro Mesía de la Cerda, sobre la conducción de cartas, pliegos y paquetes en el interior del virreinato de Nueva Granada mediante chasqui, y las penas por fraude de dicho giro postal si se hacía sin licencia y, por tanto, de forma ilícita¹⁵⁴⁸.

Este mandamiento se inicia con la invocación monogramática en forma de cruz latina en la parte superior central. Bajo ella figura la intitulación completa del otorgante, en la que expresa su nombre, títulos y oficio del otorgante, en este caso, el virrey de Nueva Granada, Pedro Messía de la Cerda. Esta enumeración finaliza con un etcétera abreviado (imagen n° 139).

¹⁵⁴⁵ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Ibarra, 1803, p. 533.

¹⁵⁴⁶ HERNÁNDEZ GARCÍA, Ángel. “Clasificación diplomática de los documentos reales en la Edad Moderna”, Norba: Revista de historia, n° 15, 1995, p. 185.

¹⁵⁴⁷ REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970, p. 256.

¹⁵⁴⁸ Apéndice documental. Documento n° 19.

“El Marqués de la Vega de Armijo, Bailio de Lora, Fray Don Pedro Messía de la Cerda, Cavallero Gran Cruz de Justicia en la Religión de San Juan, Gentil Hombre de Cámara de S.M. con llave de entrada, de su Consejo en el Real y Supremo de Guerra, Theniente General de la Real Armada, Virrey, Governador y Capitán General de este Nuevo Reyno de Granada y Provincias de Tierra Firme, etc.”¹⁵⁴⁹.

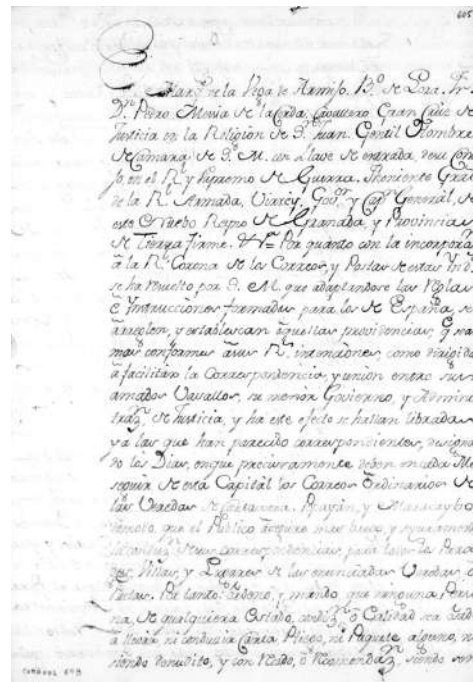


Imagen nº 139. Mandamiento expedido por el virrey de Nueva Granada, Pedro Mesía de la Cerda, sobre conducción del correo en el interior neogranadino. Cartagena de Indias, 8 de noviembre de 1770.

Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

Continúa el expositivo que recoge la motivación del mandamiento, iniciado con la expresión “Por quanto”. El dispositivo expresa el negocio jurídico que se trataba de la orden, en este caso, que se cumpliera la normativa de la circulación del correo en el interior del territorio neogranadino. El dispositivo se introducía a través de la expresión: “ordeno y mando”, que ratifica el carácter imperativo al documento.

Al final del dispositivo aparecen una serie de cláusulas: de cumplimiento: “todo lo qual assi se guarde, cumpla y execute”; penal “bajo las penas impuestas”; y de publicación “publicándolo por vando a usanza de guerra, para que llegue a noticia de

¹⁵⁴⁹ *Ibidem*.

todos, dando los testimonios que pidiere para que lo mismo se practique en las demás partes y ciudades donde conviniese al comisionado don Josseph Antonio de Pando”¹⁵⁵⁰.

Cierra el texto la data tópica y cronológica, introducida por el íncipit “Dado en”; la suscripción del otorgante con la firma y rúbrica del otorgante; el refrendo del secretario, semejante al de las reales cédulas, que figura con la expresión “por mandado de Su Excelencia” y su nombre: Josseph de Rioxas, encargado de ejercer la *iussio*.

Al tratarse de una copia, se puede observar cómo las suscripciones aparecen transcritas, a línea tendida y precedido del signo =.

7.3.3.1.3. ORDEN

En líneas anteriores hemos tenido ocasión de analizar la real orden emitida por los Secretarios de Estado y del Despacho que tenían como finalidad la transmisión de una orden regia a los súbditos. En el caso que nos ocupa hemos suprimido el calificativo de real por la sencilla razón que se trata de una orden no procedente del monarca sino del comisionado para el arreglo del correo, José Antonio de Pando, por ello entendemos que con el calificativo de orden expresa perfectamente el contenido del mismo.

En la administración de correos de Cartagena de Indias se localiza una Orden expedida por el virrey de Nueva Granada, Pedro Mesía de la Cerda, dirigida al administrador de correos de Cartagena de Indias, que a tenor de lo propuesto por José Antonio de Pando, para que los administradores pueden formar causas de denuncias de correos despachados sin licencias del oficio, aprehensión de las cartas fuera de valija para tomar las primeras declaraciones a los denunciados con asistencia de un escribano así como practicar las demás diligencias¹⁵⁵¹.

La estructura diplomática se asemeja a la Real Orden, con la salvedad expuesta que la transmisión la realiza de una serie de propuestas realizadas por José Antonio Pando. La Orden se inicia con la invocación monogramática en forma de cruz latina. A

¹⁵⁵⁰ *Ibidem*.

¹⁵⁵¹ Apéndice documental. Documento n° 17.

continuación, figura el expositivo donde se relatan los hechos que conducen a la disposición contenida en esta Orden:

“Haviendo venido en virtud de lo propuesto por el comisionado don Josseph Antonio de Pando, en veinte y dos de mayo último, en facultar...”

Seguidamente el dispositivo contiene de forma breve y escueta la resolución de la autoridad virreinal, iniciándose con la expresión “lo prevengo a vuestra merced en fuerza de esta orden”. Al término del dispositivo, aparece la cláusula preceptiva que obligaba al destinatario a observar y cumplir la norma:

“para su inteligencia y cumplimiento, vajo de el concepto de que no por esta providencia pueda vuestra merced introducirse (sic) en otros actos jurisdiccionales más que los que quedan referidos y para los fines a que se dirigen¹⁵⁵²”.

Concluye el texto con la data tópica y cronológica; la suscripción del otorgante del documento, en este caso, el virrey de Nueva Granada, Pedro Mesía de la Cerda; y la dirección del documento: el administrador de correos de Cartagena de Indias.

Esta orden se nos ha transmitido en forma de copia tal y como reflejan la data, suscripción y dirección del mismo que aparecen transcritos a línea tendida y precedido del signo = (imagen nº 140).

¹⁵⁵² A.G.I., *Correos*, 69 B.

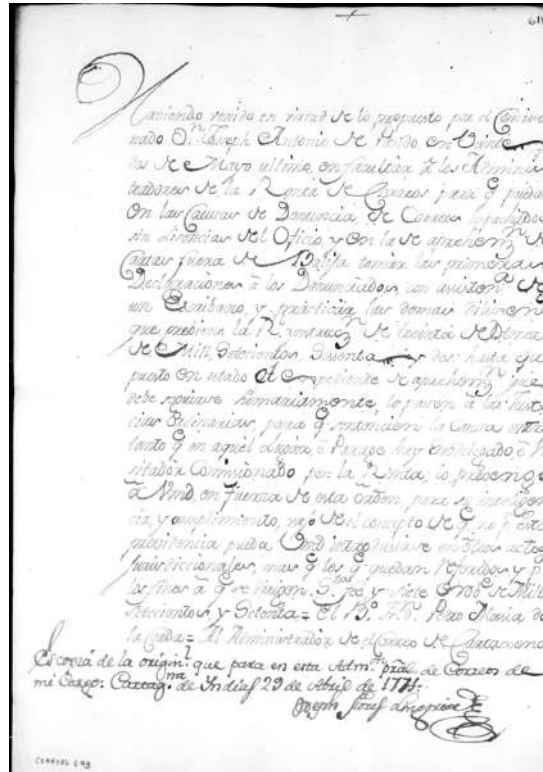


Imagen n° 140. Decreto expedido por el virrey de Nueva Granada al administrador de correos de Cartagena de Indias sobre la facultad que poseía dicho administrador sobre las causas formadas del correo. Santa Fe, 7 de noviembre de 1770. Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 B.

7.3.3.2. GOBERNADOR DE CARTAGENA DE INDIAS

La oficina de expedición documental del gobernador de Cartagena de Indias emitía una serie de documentos entre los que destacamos la provisión gubernativa o del gobernador y la carta.

7.3.3.2.1. PROVISIÓN

Contamos con un ejemplo de provisión de gobernadores correspondiente al nombramiento efectuado por el Marqués de Sobremonte, a favor de Mauricio Rivera y Carrasquilla, en el que le nombra oficial mayor interventor de la administración de correos de Cartagena de Indias¹⁵⁵³. Debemos recordar que el gobernador tenía facultad

¹⁵⁵³ Apéndice documental. Documento n° 8.

de nombrar a empleados de la administración de correos de su provincia en virtud de su actuación como juez subdelegado de la renta de correos¹⁵⁵⁴.

La estructura diplomática de este documento es como sigue. Se inicia con la invocación monogramática en forma de cruz latina en la parte superior central. A continuación, figura la intitulación completa del otorgante en este caso, el marqués de Sobremonte, manifestando los títulos y cargos que ejerce (imagen nº 141).

“Don Joseph de Sobremonte, marqués de Sobremonte, comendador de la Oliva en la Orden de Santiago, Brigadier de los Reales Exercitos, gobernador y comandante general de esta Plaza, y provincia de Cartagena de las Yndias, superintendente general de cruzada por el rey, nuestro señor y juez subdelegado del Correo Marítimo de ella por el Excmo. Señor marqués de Grimaldi”.

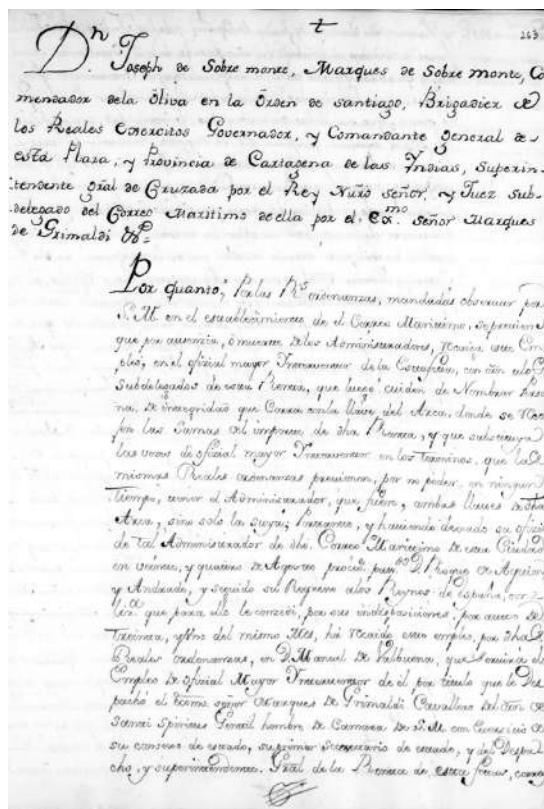


Imagen nº 141. Nombramiento emitido por el marqués de Sobremonte proporcionando el título de oficial mayor interventor a Mauricio Rivera y Carrasquilla. Cartagena de Indias, 19 septiembre 1765.

Fuente: A.G.I., Correos, 69 A.

¹⁵⁵⁴ El 28 de octubre de 1764 el marqués de Grimaldi expidió el título de juez subdelegado de la renta de correos a Jerónimo de Sobremonte, el marqués de Sobremonte, título que correspondía a los virreyes y gobernadores de los territorios hispanoamericanos. A.G.I., Correos, 450 A.

Seguidamente figura el expositivo introducido por la locución “Por quanto”, en el que se explican las causas que han movido a la autoridad para conceder el título de interventor al destinatario. Una vez finalizado nos encontramos con el dispositivo que se inicia con la fórmula: “le he nombrado y destinado para que [...] y mande se le despache título”, y contiene de manera detallada las funciones y obligaciones del oficio concedido.

Cierra el dispositivo una serie de cláusulas entre las que se encuentran: una cláusula preceptiva de la merced concedida: “a quien se le guarden y hagan guardar bien y cumplidamente”; cláusula de juramento “a cuja continuación se hará el acto del prevenido juramento y posesion”; toma de razón: “se tomará razón por dicho administrador en los libros de su oficina donde corresponda para en ellos conste”; y anuncio de validación “pues para todo ello mandé librar el presente firmado de mi mano, sellado con el sello de mis armas, y refrendado del infrascripto escribano mayor de esta gobernación”.

A su término localizamos la data tópica y cronológica precedida del incipit: “Dado en”, y la suscripción del otorgante del documento, en este caso, el Marqués de Sobremonte. Por haberse transmitido en forma de copia no contamos con información sobre el sello de cera placado sobre papel.

7.3.3.2.2. CARTA

Contamos con una carta emitida por el gobernador de Cartagena de Indias, Fernando Morillo Velarde, dirigida al administrador de correos, Antonio Calderón.

Diplomáticamente la carta se inicia con una invocación monográfica, consistente en una cruz reducida a sus elementos esenciales, y ubicada en la parte superior central del documento.

Debajo del signo cruciforme, se encuentra la fórmula de tratamiento, destacada del texto, que constituía un saludo inicial al destinatario.

2.- “Muy señor mío”.

Tras la fórmula de tratamiento figura el expositivo que trata sobre el lance acaecido por el administrador con la marina.

Tras el expositivo, se ubica la fórmula de despedida.

21.- “Nuestro Señor guarde a vuestra merced muchos años”.

La data aparece con su expresión completa, es decir, fecha tónica y crónica, con el formato de lugar, mes, día y año.

2.- “[Cartagena] abril 1º de 1768.

Finalmente figura la fórmula de sometimiento y acatamiento

4.- “Besa la mano a vuestra merced su más seguro servidor”.

Cierra el documento la suscripción en la que el otorgante del documento, el gobernador de Cartagena de Indias apone su firma compuesta de nombre y apellido; y rúbrica.

10.- “Fernando Morillo Velarde”.

Al final de la carta figura la dirección, en este caso nominativa, esto es, con la manifestación del nombre y apellidos completos del administrador de correos destinatario de la carta.

14.- “señor don Antonio Calderón”.

7.3.3.3. COMISIONADO DE CORREOS

El papel desempeñado por José Antonio Pando en la organización del correo de Nueva Granada ha sido puesto de manifiesto en líneas anteriores. Contamos con un ejemplar de provisión del comisionado que se corresponde con el nombramiento de ocho correos extraordinarios y de número de la ciudad de Cartagena de Indias.

7.3.3.3.1. PROVISIÓN

Esta facultad de nombrar sujetos para que desempeñaran el oficio de correo deviene de su condición de comisionado para el arreglo del correo tanto en Nueva Granada como posteriormente en Perú¹⁵⁵⁵.

Su estructura diplomática es muy similar al de las anteriores provisiones, con la única salvedad de estar otorgada por el comisionado, José Antonio Pando (imagen n° 142)¹⁵⁵⁶.

Esta provisión comienza con la invocación monogramática y la intitulación del otorgante:

“Don Joseph Antonio de Pando y Riva, administrador general por S.M. de la renta de correos y postas y estafetas de las provincias del Perú y comisionado para establecer y arreglar los de este Nuevo Reyno de Granada y Costas de Tierra Firme que se administran de cuenta de la Real Hacienda”¹⁵⁵⁷.

A continuación, figura el expositivo donde aparece insertada la dirección y seguida del dispositivo de nombramiento: “he tenido por conveniente al mejor servicio del Rey y del público nombrarle...”.

Cierra el dispositivo un apartado de cláusulas entre las que sobresale una preceptiva de la merced concedida: “Y le guarden y hagan guardar bien y cumplidamente [...] todo

¹⁵⁵⁵ Apéndice documental. Documento n° 34.

¹⁵⁵⁶ Apéndice documental. Documento n° 16.

¹⁵⁵⁷ A.G.I., *Correos*, 69 A.

bien y cumplidamente por convenir así al servicio de Su Magestad”; de sanción: “y de infringir, que no se espera, a estas exenciones y prerrogativas, los contraventores incurrirán en las penas contenidas en las citadas Reales Cédulas y demás que se impondrán a proporción del exceso del que las contraviniese en todo o en parte”; y el anuncio de validación: “y de este nombramiento sellado con el sello de mis armas”; y cláusula de toma de razón: “se ha de tomar la razón en el M.Y. Ayuntamiento de esta ciudad para que se anote sin dilación en los libros capitulares de oficio sin llevar derechos para que conste de el fuero y preminencias”.

Finaliza el documento con la data tónica y cronológica y la suscripción del otorgante.



Imagen nº 142. Nombramiento emitido por José Antonio Pando proporcionando el título de correo extraordinario y del número de Cartagena de Indias. Cartagena de Indias, 18 diciembre 1769.

Fuente: A.G.I., *Correos*, 69 A.

7.3.3.3.2. REGLAMENTOS

En la administración de correos de Cartagena de Indias hemos localizado tres copias certificadas por José Flores Longoria, administrador de correos de Cartagena de Indias, de sendos reglamentos expedidos por el comisionado José Antonio Pando.

Su estructura diplomática resulta bastante similar. Se inician con la invocación monogramática en forma de cruz latina, seguida de la calificación del documento especificando el contenido del mismo.

- Reglamento nº 1: “Reglamento ynstructivo y metódico de los días y horas en que el primero y segundo correo ordinario deve salir de quinze en quinze días todos los meses con la correspondencia del Real Servicio y del Público desde esta capital de Santa Fe para la ciudad de Cartagena de Yndias, y de los que assimismo deveran passar dichos correos de ida y buelta por las cajas intermedias del tránsito de la villa de Honda, y la de Mompox con una noticia que ba puesto a continuación de las leguas que se han coniderado de distancia entre una y otra parte; establecimiento del correo para la travessía de Santa Marta en derecha desde la ciudad de Cartagena dos vezes en cada mes, y varias advertencias generales a los administradores de las respectivas caxas de la carrera para su mexor inteligencia y cumplimiento bajo de la demostración y orden que sigue”¹⁵⁵⁸.
- Reglamento nº 2: “Reglamento de los días y oras fixas que se establesen para un nuebo correo ordinario mensual que a la llegada a la ciudad de Santa Marta del que sigue de la Carrera de Cartagena, el día 17 de todos los meses deberá salir el inmediato día 18 con la correspondencia que aquel uviese conducido y que se orijinase en dicha ciudad de Santa Marta para la bereda o ruta de la ciudad de la Acha, de donde regresara el conductor de a pie con ygal método y precisión en el término que se le asigna a cuio fin ba puesta por principio una noticia de las leguas que se tienen consideradas de la distancia entre una y otra parte, y algunas adbertencias particulares a los respectibos administradores bajo la demostración y orden que sigue”¹⁵⁵⁹.
- Reglamento nº 3: “Reglamento Provicional que se ha de obcervar para la dirección y gobierno de los oficios de Correo Mayor y carreras de este nuevo Reyno de Granada y costas de Tierra Firme en el pago de los viages que se hicieren en diligencia por los correos extrahordinarios de a pie, y de a caballo, y derechos que por ahora se deben satisfazer a la Real Hazienda, y Ramo de Correos, ya sean despachados para urgencias del Real Servicio, o por negocio de los Particulares, dispuesto con arreglo al Reglamento general expedido por S.M. en 23 de abril de 1720, y a la planta de su establecimiento en la Ysla de Cuya y Reyno de Nueva España: todo en virtud de Reales

¹⁵⁵⁸ A.G.I., Correos, 69 B.

¹⁵⁵⁹ *Ibidem*.

Ordenanzas y Órdenes de S.M. posteriormente expedidas y mandadas obcervar en estos dominios”¹⁵⁶⁰.

Estos tres reglamentos regulaban las rutas postales, estableciendo los trayectos, las leguas que debían recorrer los conductores, y, los días y las horas de los correos.

En el dispositivo se desarrollan cada uno de los preceptos concretos con una separación física entre ellos.

En los dos primeros reglamentos la estructura del dispositivo es muy similar: se mostraba de forma pormenorizada la ruta postal que tenía que seguir el conductor del correo, a su izquierda el resumen de la carrera, y, a la derecha, el detalle de los días y las horas de camino asignadas en cada viaje de ida y vuelta, con indicación de las leguas que debían de recorrer (imágenes nº 143 y nº 144).

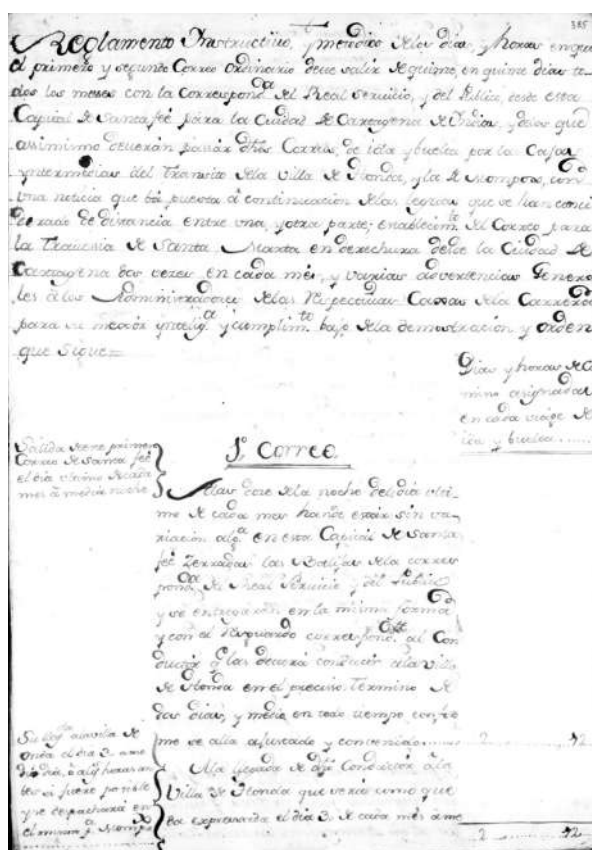


Imagen nº 143. Reglamento ynstructivo y metódico de los días y horas en que el primero y segundo correo ordinario debe salir de quinze en quinze días todos los meses con la correspondencia del Real

¹⁵⁶⁰ *Ibidem.*

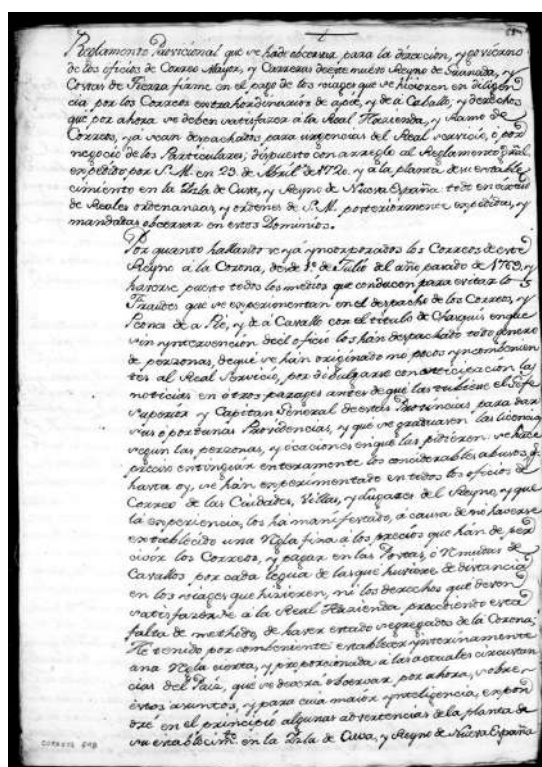


Imagen nº 145. Reglamento Provicional que se ha de observar para la dirección y gobierno de los officios de Correo Mayor y carreras de este nuevo Reyno de Granada y costas de Tierra Firme... Fuente: A.G.I., Correos, 69 B.

En los tres casos, cierra el dispositivo una cláusula de cumplimiento, con las siguientes variantes:

- “Se recomienda a los respectivos administradores de las cajas interiores del Reyno la puntual observancia de todo lo que va dispuesto en este Reglamento por la necesidad de su cumplimiento para la más pronta y segura circulacion de las correspondencias” (reglamento nº 1).
- “Se espera que por su parte y el de la ciudad de el hacha se contribuirá eficazmente a que tenga debido efecto todo lo dispuesto en este Reglamento por la necesidad de su execucion para la mas prompta y segura circulación de las correspondencias” (reglamento nº 2).
- “Los administradores de las estafetas y postas, thenientes de correo maior, correos de a cavallo y de a pie, y demás personas a quienes perteneciére, se arreglaran a esta disposición, y Reglamento Provicional, conforme a lo que queda prevenido en las

referidas ynstrucciones aquí ynsertas, que deberán obcervar, y cumplir exactamente cada uno” (reglamento nº 3).

Cierra el documento la data tópica y cronológica, y la suscripción del autor del documento que en los tres casos se trata del comisionado José Antonio Pando.

7.3.3.3. INSTRUCCIONES

Conservamos una instrucción elaborada por el comisionado José Antonio Pando alusiva al funcionamiento de los correos marítimos y terrestres, así como a las encomiendas.

La instrucción se inicia con la invocación monogramática en forma de cruz latina. Y, en línea aparte y destacada de la invocación, figura la calificación de su contenido, en el que se detalla el asunto a reglamentar:

“Ynstrucciones y reglas generales sacadas de las Ordenanzas de la Renta de Correos que provisionalmente se comunican por el comisionado y visitador general de ella a los Administradores de las Estafetas de este Nuevo Reino de Granada, agregadas a la Administración principal de la ciudad de Cartagena de Indias, y los de las demás provincias de Tierra Firme; para la mejor recaudación de sus productos. Con otras advertencias particulares que deben observar dichos administradores y los oficiales interventores para la remisión de encomiendas por el correo, cuyo ramo se halla incorporado a dicha renta; y método que han de llevar en el mando de sus respectivos oficios de cuenta de la Real Hacienda”¹⁵⁶².

A continuación, figura el dispositivo sistematizado en una serie de capítulos, en los que se regula cada uno de los asuntos. Estas normas se presentaban con una separación física entre ellas, que solían estar numeradas.

Cierra el documento la data tópica y cronológica, y la suscripción con la firma y la rúbrica del otorgante de la instrucción, en este caso, el comisionado, José Antonio Pando.

El análisis pormenorizado de la documentación recibida y producida por la administración de correos de Cartagena de Indias nos ha permitido constatar la gran

¹⁵⁶² A.G.I., *Correos*, 484 A.

variedad documental existente en ella, y que iba acorde a las atribuciones de las distintas autoridades, peninsulares y americanas, siguiendo la jerarquía y burocratización del organigrama de la renta de correos.

CONCLUSIONS

‘All ages have been the “information age” and, each in its own way, communication systems have always shaped events’.¹⁵⁶³ With this idea, Robert Darnton presents communication systems as agents that shape societies in every historical period. Humans have always have the need to communicate with one another and, for this reason, governments have felt the need to organise the circulation of written information. The management of postal systems by European Empires in the Early Modern Period has allowed us to examine a vivid arena of negotiation and conflict. The 18th-century projects to reform postal systems is related to the process of structuration and construction of imperial states.

Colonial states required well-organised, fast and efficient channels of communication to keep a tight hold over their possessions. An efficient postal system was key to compile information and to ensure that orders were enforced and commercial operations were not interrupted; the post was the basis of trade. In the 18th century, government enacted numerous measures in order to control communication systems and institutionalise the post.

This trend was further reinforced by the idea of administrative and social rationality adopted by imperial states in order to press forward their political, economic and social reform projects as well as to consolidate a solid and centralised bureaucratic apparatus, in which the post played a central role. However, these measures were different from place to place, and had to adapt to local circumstances. This undermined the idea of imperial control and made the ultimate aim, political centralisation, harder to achieve. This process rarely resulted in a direct and progressive increase of central power, leading instead to a widening of the margins for local action. In addition, the ongoing tension between local and central powers burdened the consolidation of imperial control overseas and the crystallisation of efficient communication systems, which were also affected by international conflicts between European powers.

¹⁵⁶³ DARNTON, Robert. “Una de las primeras sociedades informadas: las novedades y los medios de comunicación en el Paris del siglo XVIII”, en *El coloquio de los lectores: ensayos sobre autores, manuscritos, editores y lectores*. México: Fondo de Cultura Económica, 2003, p. 371.

With a focus on these tensions, this thesis has aimed to analyse the projects of postal reform undertaken by the Bourbon dynasty in Spain in the 18th century, using the example of Cartagena de Indias as case study. The main research aim has been to try to understand the political and institutional meaning of the emergence of a postal system organised by the Crown and its impact at the local level.

The analysis of the postal system records has revealed that the reorganisation of Spanish American post was one of the cornerstones of the reforms undertaken by the Bourbon's, whose projects demanded improved information channels to succeed. In my research, I emphasise the central role played by postal reform within the framework of the reformist programmes pushed forward by the Bourbons. This has not been sufficiently appreciated by historiography, although it became an essential tool for the remaining reformist policies. In this regard, the postal system became a veritable agent of change, insofar as it consolidated the political authority of the Spanish Monarchy and paved the way to the implementation of different policies in their territories through the consolidation of official communication channels.

The 1764 *Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales* created an administrative apparatus in which the control of correspondence, as well as the revenue it raised, opened a space for royal intervention. However, the regulations also permitted the proliferation of multiple local systems which, although following the general standards set from the centre, had the flexibility to adapt to local circumstances, leading to the formation of highly autonomous postal nodes. In this way, although the postal reform aimed to create a single postal system, local organisation was always based on a polycentric model.

Traditionally, it is claimed that the government of the Spanish Habsburgs and the Spanish Bourbons responded to very different political models. This research emphasises a series of factors that undermine this idea. Although, in theory, both governments differed substantially, from the Habsburgs' polycentric model to the Bourbons' centralist system, in practice these differences were much reduced by the fact that the new dynasty could not simply ignore the importance of negotiation, consensus with local actors and the role that many agents played as connectors, shaping political practice. For this reason, the centralist policies enacted by the Bourbons had to deal with the dispersion of decisional nodes and the resulting strength of local powers. Reforms found obstacles at every turn, and new policies, given shape in legislative form, with accompanying

measures and regulations, often clashed with real conditions, and these measures were effectively halted, be it by political factions whose interests were being undermined, or because they were simply impracticable, for reasons such as lacking human and material resources, the huge distances involved (which contributed to orders being distorted along the way) and local conditions, which were rarely taken into account in the design-stage. Ultimately, these circumstances determined the shape and scope of reformist projects, and explain the multifarious and flexible nature of the models that were eventually implemented.

In consequence, the plans developed by Bourbon reformists were more a continuity of than a departure from the political model of the Habsburgs, insofar as some established behaviours and strategies, such as negotiation and consensus, persisted. Bourbon reforms and their implementation were characterised by innovation, but also by continuity from the previous model. My research highlights processes in which the power and authority of the Bourbon monarchy were not imposed by force, but through negotiation with the interested parties in different decisional nodes throughout the empire. This is not to argue that the monarchy was weak, but that negotiation was part of normal government practice, including the reform of the postal system. As such, the alleged central model of the Bourbons was in fact dispersed throughout the complex polycentric mosaic of the Empire, resonating and proliferating in the multiple spaces into which the Empire was divided.

Attempts at postal reform had to face several failures. We have seen that, in the first half of the 18th century, different projects of postal reform were put forward, but these did not crystallise until the second half of the century, and only after strenuous processes of negotiation with all agents involved in the circulation of information. Therefore, the reforms had to face severe resistances and complex negotiations owing to the clashing interests of central and local powers. As a result, the Spanish Monarchy was compelled to negotiate with the different actors and, often, struggle to press its reformist plans forward

The terms of negotiation and conflict were the primary axes of the Spanish American postal system. Our case study has emphasised the fact that this process did not take place along the classic lines of single centre and periphery, but that it was participated by multiple power nodes. These not only included the administrative centres created by the

Crown, but others as well, economic, military, cultural and religious, which often shaped the decisions adopted with regard to the postal system.

The postal reform plans for Spanish America involved the creation of a number of postal offices overseas, to be entrusted with the management of post between the Iberian Peninsula and America and within the colonies. The postal office in Cartagena de Indias was one of these.

Cartagena de Indias was one of those political nodes, and soon turned into one of the most important information hubs in colonial America. There, different actors deployed various strategies to mobilise information, leading to a process of rearrangement and decentralisation of power spheres. The postal administration of Cartagena de Indias became an strategic node for the intertwining of imperial policies. This institution became a key centre for geopolitical and geo-economic administration at the global scale, a centre where different groups of interest converged and the strategies of the European empires converged.

Often, local powers saw the Bourbon's reform plans as a threat to their privileges, and acted in different ways to limit the range of said reforms. For instance, the *Consulado de Indias* and the Council of the Indies lodged complaints against the *Real Decreto del Establecimiento de Correos para las Indias*; Cádiz-based merchants tried to stop the departure of the packet boat that inaugurated the postal maritime link between Spain and America; the *Correo Mayor de Indias* presented a stubborn negotiating position vis-à-vis the Crown for the incorporation of terrestrial post to the Bourbon's system; and, the constant resistance posed by various agents, such as the governor and royal and navy officials to the work of the postal manager in Cartagena de Indias, not to mention the competition of postal officials to control the flow of information at the local level. This forced the Crown to negotiate with each centre of power and to recognise some degree of local autonomy. This led to the adaptation of policies designed in Madrid to local conditions and interests.

The postal structure that revolved around Cartagena de Indias not only involved local but also global agents. These social groups faced the challenge of creating communication networks, or to hamper them, as the circulation of information was one of main population and territorial control tools. The Bourbon government did not control postal flows, but was merely one agent among many. As such, the route to Cartagena de

Indias did not solely act as an official route, but as an additional crank in a system, already complex, in which official and unofficial channels intermingled. I have tried to present the multi-layered power plays involving all the agents that tried to shape the direction of the postal reform project.

The allegedly efficient postal system was heavily influenced by a variety of factors, such as geographic and climatic barriers, ongoing fraud and contraband, resistance to reform, the uncertainty of transport, endless delays and misplaced letters. These factors undermined the government's control over the system, tinting transatlantic communication with uncertainty, experiment, failure and tensions which exacerbated, and were exacerbated by, the limitations of royal authority.

This thesis argues for a polyhedric postal reform, that is, a reform with multiple interrelated faces in which a wide variety of agents operated, each one with their own strategy. The postal system in Cartagena de Indias was populated by different powers and interests, and included areas of convergence, conflict and cooperation. Postal officials, whose task was to organise the distribution of the mail, the local authorities, such as the governor and royal officials, navy and army officers, and other social groups such as the clergy, the merchants and the indigenous population groups. All of them had a stake in the distribution of the post, leading to points of confrontation and cooperation. The postal service was formed by different layers that interacted and overlapped at the local, regional, imperial and global levels.

The appointment of postal administrators and officials, that is, of official interlocutors, far from imposing a more direct control over the socio-political life of American subjects, added extra complexity to an already dynamic framework of social actors with diverging interests and aims.

Postal reform in America did not go as planned, because its homogenising principles neglected to take into consideration the multicultural and multijurisdictional nature of the monarchy. Therefore, although the postal reform was undertaken, and created a new system for the distribution of mail within a more bureaucratic framework, the result was a far cry from the centralised and regulated system that the Bourbons wished to impose. Local factors had an effect on such variables as regularity and speed of travel, safety and inviolability of the mail and costs. This bears witness to the enormous

complexity of a postal system in which the mail circulated through multiple agents and channels.

The increasing bureaucratisation of government encouraged the creation of administrative bodies that, like the post offices, could also issue documents. As a result, the plans to reform the postal system in America inevitably led to the institutionalisation of the postal system; a body supported by a bureaucratic structure, the pyramidal shape of which determined its operation.

The organisation of the Americal postal system responded to the Bourbons' intention to administer postal communications directly. The head of the system was the *Superintendente General de Correos y Postas de España e Indias*, who was in charge of the *Dirección General de la Renta de Correos* in Madrid, the task of which was to manage the post in the whole of the Spanish Monarchy. The system branched out in the form of major and subsidiary offices in cities and villages, the operation of which was one of the pillars of the system in terms of circulation and fee-collection. These postal offices were at the base of to most channels for the distribution of the written word, turning them into veritable communication nodes at the imperial level.

The organisation of the postal office in Cartagena de Indias reveals a progressive unfolding and the multiplication of links between different offices over time. The increase in size of the area of influence of the Cartagena office resulted in the proliferation of communication nodes connected by strictly regulated routes. Mailmen travelled these postal routes according to a precise timetable, which aimed to guarantee the regular distribution of correspondence. This was, however, often made difficult by climatological and geographical obstacles, which resulted in delays. These postal links formed the spatial and temporal structure of postal distribution, which was always subject to local conditions.

The core of this network was formed by the postal agents that developed the Bourbon's political project. The postal office of Cartagena de Indias was hierarchically organised, each layer having perfectly defined duties. The administrative structure was, however, fairly dynamic. In the period under consideration, eleven different officials worked in the office, apart from a large number of local drivers, and other employees whose task was to ensure the safety of the mail, such as orderlies and the heads of staging posts. The staff of the institution also reflected its progressive growth: when the office was created, it only had two officials (the manager and the first official), but by the end

of the period under examination there were already four (manager and first, second and third officials). The professional mobility of these officials is also worth stressing; they moved from office to office, both in America and the peninsula, quite freely. Their salary was not unsubstantial, and they could socially mingle with the local upper classes.

These agents were in charge of personally issuing postal documentation in Cartagena de Indias, as revealed by the palaeographic examination of the record. This analysis indicates that most of the paperwork, chiefly letters and accounts, was generated by the manager, and to a lesser extent by the other officials. Sometimes, when the situation required it, external clerks were recruited to ease the workload of the office. This can be seen in the accounts submitted by the office, which feature payments made to occasional clerks.

All documents were written on paper. Generally, ordinary paper was used, stamped paper being reserved for specific administrative and legal matters. Other materials used in the issuing of these documents were pencils, quills, penknives, inkwells and inks, as well as desks and other office furniture. The documents issued reflect typical 18th-century practices, with both versions of Italic or Humanistic writing being used. A more careful calligraphic style, the *entrerredonda*, was mostly used in filing and accounts. A common, fastest calligraphy was used in daily correspondence, especially minutes. The documents also reflect the writing style of each scribe.

The Cartagena office was conceived, from the onset, as an administrative body whose task it was to manage postal matters. That is to say, the institution had the authority to issue documents, and had a hand in all matters under its jurisdiction. The documentary analysis of the institution has allowed me not only to consider it within the framework of the Bourbon reforms and the institutionalisation of mail at the global scale, but also as a document-issuing office.

The study of the documents issued by the postal office in Cartagena de Indias has revealed the existence of different phases in the production of documents, both in the *actio* and the *conscriptio*, but not all of them are always evident in the documents under examination. The *mundum* phase was characterised by the use of forms, and chiefly consisted in the presentation of accounts, for example with the form designed in 1765 by Roque de Aguión y Andrade for signed affidavits. Similarly, we must highlight the fact that documents issued by the Cartagena office were not stamp-certified, validation being

limited to signatures. No official register appears to have existed; they are absent from the Colombian archives and they are not mentioned in any of the preserved inventories for the Cartagena office. Concerning the *taxatio* phase, we must remember at all times that the postal service was a service provided by the Crown, the staff of which was paid a fixed salary, since the beneficiaries of the service were royal officials both in America and Spain. But at the same time it was a royal source of revenue and a public service with set fees. The transmission of information about the documents issued by the postal office in Cartagena de Indias responds to standard documentary procedures: minutes, originals and copies. Preserved documents from the office include a large number of originals, most of which are heterographic in nature, of different types of document. I have also found minutes, mostly corresponding to the letters issued by the postal revenue managers and received in Cartagena, and copies, inserted in the files by officials as well as clerks and notary publics, especially in the files and correspondence sections.

The postal office in Cartagena de Indias issued abundant documents, which were also extraordinarily varied in terms both of typology and content. The written document became the vehicle through which the postal administration informed the authorities in Spain about its own operations, its financial performance and American news. Similarly, it reported the different regulations that applied to the American postal service. In their role as informers, the postal officials sent their superiors in Spain a vast number of letters in which they informed them about everything to do with the mail service in American lands.

The correspondence files in the Cartagena de Indias postal office archives includes a large number of letters, mostly signed by the managers but also by officials. The detailed examination of the 42 letters sent by the postmaster has revealed them all to have a similar structure, with small variants; submission, commitment and obligation formulas are present in only seven of them. The letters written by officials are similar in terms of diplomatic structure, and only one includes an obedience formula.

The postal office was also entrusted with managing administrative issues connected with the postal staff and the office's projects. Seven files have been found to date to the period under scrutiny. These files reflect the administrative steps that all issues must undergo from the moment the case was set in motion, be it *ex officio* or through an external application, to its processing and culmination.

The postal administration was created as a source of revenue for the Crown through the collection of fees. As such, there are a large number of accountancy records pertaining to the administration of the mail. For this reason, we have treated these accounts as administrative files. The reason for this is simple. They include a number of administrative procedures, all of them financial in nature, directed at submitting and certifying the accounts of the different branches that depended on the central office in Cartagena de Indias. This intensive process contain different types of document, including affidavits, accounts, shipping reports, amendments and account endorsements. This goes together with documentary prove of the accounts, chiefly receipts, which are attached to the main accounts documents, facilitating accountancy work.

The postal office issued instructions to its agents to ensure that the mail circulated fluidly. All four sets of instructions examined follow a similar diplomatic structure. Additionally, the postal office also issued inventories and notes to inform of its contents, with informative or probationary ends.

The postal office was not an autonomous body, operating instead in the name of the Crown and other political powers in Spain, such as the *Superintendente* and the *Directores Generales*, and in the colonies, such as the viceroy and the governor. As a result, the postal office never issued documents headed by the name of the king or certified with his stamp. As previously noted, the documents issued by the office are never validated with this sort of stamp.

The postal office in Cartagena received different types of documents issued by the monarch and his institutions, both in Spain and America. The royal documents include the *Real Provisión*, the *Real Cédula* and the *Real Decreto*; documents sent by other authorities in Spain include ordinances, appointments and instructions by the *Superintendente General de Correos* and letters by the *Directores Generales* of the postal revenue; documents issued by the American authorities include the *Real Orden*, *Mandamientos y Decreto* by the Viceroy of New Granada; appointments and letters by the governor of Cartagena de Indias, and appointments, regulations and instructions by the postal commissioner. This wide array of documents also reveal the authority exercised by different Spanish and colonial institutions over the postal office in Cartagena de Indias, and thus the outline of the postal hierarchy.

The diplomatic analysis of the record emphasises the high value ascribed to the written document in the Early Modern Age, when it became one of the main government and information tools. The link between postal communication and empire contributed to sustain imperial dynamics within a fragile but flexible framework. I argue that the postal system played a central role in the configuration of imperial spaces, exercising its own agency. The postal administration was an autonomous agent capable of changing the socio-political and economic face of the empire.

The idea of ascribing agency to institutions, specifically to the postal system, is new, original and controversial. Bruno Latour and Patrick Joyce point out that it is high time that we recognise the role of non-humans in history, for this is the key to understand the formation of power, social relations and, therefore, the State.¹⁵⁶⁴ My research shows that the concept can be usefully applied to state institutions, such as the postal system, since it can help to explain the role played by these institutions in the state's framework and the relationship between power, society and the empire. As such, I have decided to regard the postal services as actants. The idea is supported by the analysis of the postal administration in Cartagena de Indias which included multiple networks of people and things, humans and non-humans.

Finally, it is worth mentioning that this thesis has allowed me to delve into the historiographical debate about the reforms of the Bourbons, and to look at it from a different perspective, by highlighting the reform of the postal system, which has received little historiographical attention to date. Similarly, I have offered a new perspective on the new model of sovereignty that the Bourbon's aimed for. Ultimately, my objective was to observe the complex operation of a monarchy which remained eminently polycentric in nature.

In conclusion, my work has examined the communicational networks in operation in the Spanish empire and, more restrictedly, in Cartagena de Indias. I have presented the post as a key factor for imperial politics, economy and society. In addition, the study of the postal office in Cartagena de Indias shows that the institution was a permanent focus of tension and negotiation, a point in which the strategies and interests of different agents

¹⁵⁶⁴ LATOUR, Bruno. *Reensamblar lo social: una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Ediciones Manantial, 2008; y, JOYCE, Patrick. *The State of Freedom. A social History of the British State since 1800*. Cambridge: Cambridge University Press, 2013.

concerning the circulation of mail converged. My research has also highlighted the institution's role in issuing documents.

Within the framework of colonial diplomatic practices, this thesis undertakes a deep analysis of the postal administration in Cartagena de Indias through the examination of its three main tenets – genesis, tradition and document morphology – in order to fill, as far as possible, the existing historiographical gap.

Therefore, I intend to pave the way for the analysis of other nodes in the Bourbon postal system, to compare it with other European and American examples and, ultimately, to emphasise the value of the post as a body which had its own agency whilst acting, in its role as document-issuing institution, as one of the main tools of socio-political and economic power of the Spanish empire.

ANEXOS

ANEXO N° 1: CUADRO DE VIAJES DE LOS PAQUEBOTES DE LA “CARRERA DE LA HABANA” (1764-1777).

| CARRERA DE LA HABANA | | | | | | | |
|----------------------|------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------|
| N° | Paquebote | Salida España (La Coruña) | Llegada América (La Habana) | Días viaje | Salida América (La Habana) | Llegada España (La Coruña) | Días viaje |
| 1 | El Cortés | 1 noviembre 1764 | 18 febrero 1765 | 109 | 5 mayo 1765 | 14 julio 1765 | 70 |
| 2 | El Pizarro | 1 diciembre 1764 | 9 abril 1765 | 129 | 21 mayo 1765 | 20 julio 1765 | 60 |
| 3 | El Magallanes | 3 enero 1765 | 24 mayo 1765 | 142** | 13 junio 1765 | 4 agosto 1765 | 53 |
| 4 | El Gallego | 3 febrero 1765 | 3 junio 1765 | 121 | 22 junio 1765 | 16 agosto 1765 | 56 |
| 5 | El Quirós | 8 marzo 1765 | 14 junio 1765 | 99 | 4 julio 1765 | 29 agosto 1765 | 57 |
| 6 | El Rey | 7 abril 1765 | 11 junio 1765 | 66 | 13 julio 1765 | 24 agosto 1765 | 43 |
| 7 | El Príncipe | 3 mayo 1765 | 20 junio 1765 | 49 | 19 julio 1765 | 1 septiembre 1765 | 45 |
| 8 | El Colón | 1 junio 1765 | 23 julio 1765 | 53 | 16 agosto 1765 | 6 octubre 1765 | 52 |
| 9 | El Grimaldi | 2 agosto 1765 | 15 octubre 1765 | 75 | 5 noviembre 1765 | 21 diciembre 1765 | 47 |

| | | | | | | | |
|----|------------------|-------------------------|----------------------|-----|----------------------|----------------------------------|------|
| 10 | El Cortés | 1 septiembre 1765 | 11 noviembre 1765 | 72 | 1 enero 1766 | 4 marzo 1766 | 63 |
| 11 | El Magallanes | 11 octubre 1765 | 2 enero 1766 | 84 | 3 febrero 1766 | 19 marzo 1766 | 45 |
| 12 | El Gallego | 3 noviembre 1765 | 5 febrero 1766 | 95 | 25 marzo 1766 | 1 mayo 1766 | 38 |
| 13 | EL Rey | 17 diciembre 1765 | 27 febrero 1766 | 117 | 27 abril 1766 | 16 junio 1766 | 51 |
| 14 | El Quirós | 9 enero 1766 | 12 marzo 1766 | 70 | 23 mayo 1766 | 30 junio 1766 | 38 |
| 15 | El Príncipe | 3 febrero 1766 | 6 abril 1766 | 62 | 23 junio 1766 | 29 julio 1766 | 36 |
| 16 | El Colón | 11 marzo 1766 | 21 junio 1766 | 102 | 23 junio 1766 | 29 julio 1766 | 36 |
| 17 | El Grimaldi | 5 abril 1766 | 25 mayo 1766 | 50 | 1 agosto 1766 | 23 septiembre 1766 | 53 |
| 18 | El Magallanes | 7 mayo 1766 | 8 julio 1766 | 62 | 21 octubre 1766 | 15 diciembre 1766 | 55 |
| 19 | El Rey | 2 julio 1766 | 24 agosto 1766 | 53 | 19 noviembre 1766 | 17 enero 1767 | 59 |
| 20 | El Quirós | 1 agosto 1766 | 13 octubre 1766 | 73 | 27 noviembre 1766 | 12 febrero 1767 – Gijón | 77** |

| | | | | | | | |
|----|------------------|-------------------------|----------------------|----|----------------------|--|----|
| 21 | El Príncipe | 1 septiembre 1766 | 20 octubre 1766 | 49 | 23 diciembre 1766 | 28 febrero 1767 – Ferrol | 67 |
| 22 | El Colón | 10 octubre 1766 | 29 diciembre 1766 | 80 | 5 febrero 1767 | 23 marzo 1767 | 46 |
| 23 | El Grimaldi | 2 noviembre 1766 | 31 diciembre 1766 | 59 | 1 marzo 1767 | 4 abril 1767 | 34 |
| 24 | El Cortés | 8 diciembre 1766 | 3 febrero 1767 | 57 | 7 abril 1767 | 10 mayo 1767 | 33 |
| 25 | El Pizarro | 6 enero 1767 | 17 marzo 1767 | 70 | 3 mayo 1767 | 22 junio 1767 | 50 |
| 26 | El Magallanes | 16 febrero 1767 | 1 mayo 1767 | 74 | 2 junio 1767 | 16 julio 1767 | 44 |
| 27 | El Rey | 7 marzo 1767 | 14 mayo 1767 | 68 | 2 julio 1767 | 21 agosto 1767 | 50 |
| 28 | El Quirós | 1 abril 1767 | 26 mayo 1767 | 55 | 28 julio 1767 | 5 septiembre 1767 | 39 |
| 29 | El Colón | 1 mayo 1767 | 22 junio 1767 | 52 | 15 agosto 1767 | 28 septiembre 1767 – Finisterre | 44 |
| 30 | El Grimaldi | 3 junio 1767 | 22 julio 1767 | 49 | 22 agosto 1767 | 8 octubre 1767 | 47 |
| 31 | El Cortés | 1 julio 1767 | 15 agosto 1767 | 45 | 12 octubre 1767 | 24 noviembre 1767 | 43 |

| | | | | | | | |
|----|---------------|----------------------|-----------------------|----|----------------------|----------------------|----|
| 32 | El Pizarro | 1 agosto 1767 | 17 septiembre 1767 | 47 | 18 octubre 1767 | 11 diciembre 1767 | 54 |
| 33 | El Magallanes | 1 septiembre 1767 | 23 noviembre 1767 | 83 | 11 diciembre 1767 | 23 enero 1768 | 43 |
| 34 | El Rey | 2 octubre 1767 | 6 diciembre 1767 | 65 | 8 enero 1768 | 25 febrero 1768 | 48 |
| 35 | El Quirós | 3 noviembre 1767 | 19 enero 1768 | 77 | 1 febrero 1768 | 5 abril 1768 | 64 |
| 36 | El Colón | 1 diciembre 1767 | 2 febrero 1768 | 63 | 10 marzo 1768 | 16 abril 1768 | 37 |
| 37 | El Gallego | 3 enero 1768 | 11 marzo 1768 | 68 | 8 abril 1768 | 21 mayo 1768 | 43 |
| 38 | El Cortés | 1 febrero 1768 | 3 abril 1768 | 62 | 9 mayo 1768 | 11 junio 1768 | 33 |
| 39 | El Colón | 1 julio 1768 | 26 agosto 1768 | 56 | 12 noviembre 1768 | 21 diciembre 1768 | 39 |
| 40 | El Pizarro | 1 marzo 1768 | 26 abril 1768 | 56 | 8 junio 1768 | 10 julio 1768 | 32 |
| 41 | El Príncipe | 1 abril 1768 | 28 mayo 1768 | 57 | 6 julio 1768 | 19 agosto 1768 | 44 |
| 42 | El Rey | 3 mayo 1768 | N/E | - | N/E | N/E | - |
| 43 | El Quirós | 3 junio 1768 | N/E | - | N/E | N/E | - |

| | | | | | | | |
|----|---------------|-------------------|--------------------|----|-------------------|-------------------|----|
| 44 | El Colón | 1 julio 1768 | 26 agosto 1768 | 56 | 12 noviembre 1768 | 21 diciembre 1768 | 39 |
| 45 | El Cortés | 2 agosto 1768 | 22 septiembre 1768 | 51 | 11 diciembre 1768 | 23 enero 1769 | 43 |
| 46 | El Pizarro | 2 septiembre 1768 | 9 noviembre 1768 | 68 | 10 enero 1769 | 12 febrero 1769 | 33 |
| 47 | El Príncipe | 1 octubre 1768 | N/E | - | N/E | N/E | - |
| 48 | El Rey | 1 noviembre 1768 | 1 enero 1769 | 61 | 17 febrero 1769 | 4 abril 1769 | 46 |
| 49 | El Grimaldi | 4 enero 1769 | N/E | - | N/E | N/E | - |
| 50 | El Magallanes | 2 febrero 1769 | 25 marzo 1769 | 51 | 11 abril 1769 | 19 mayo 1769 | 38 |
| 51 | El Colón | 4 marzo 1769 | 28 abril 1769 | 55 | N/E | N/E | - |
| 52 | El Cortés | 2 abril 1769 | 1 junio 1769 | 60 | 13 junio 1769 | 9 agosto 1769 | 57 |
| 53 | El Pizarro | 2 mayo 1769 | 24 junio 1769 | 53 | 16 julio 1769 | 23 agosto 1769 | 38 |
| 54 | El Rey | 2 junio 1769 | 24 julio 1769 | 52 | 19 agosto 1769 | 8 octubre 1769 | 50 |
| 55 | El Magallanes | 1 julio 1769 | 9 agosto 1769 | 39 | 19 agosto 1769 | 8 octubre 1769 | 50 |
| 56 | El Príncipe | 1 agosto 1769 | N/E | - | N/E | N/E | - |

| | | | | | | | |
|----|------------------|--------------------------|----------------------|-----|----------------------|--------------------------|----|
| 57 | El Colón | 1 septiembre 1769 | 22 octubre 1769 | 51 | 1 noviembre 1769 | 10 diciembre 1769 | 39 |
| 58 | El Quirós | 16 septiembre 1769 | 5 noviembre 1769 | 50 | 8 diciembre 1769 | 27 enero 1770 | 50 |
| 59 | El Cortés | 1 octubre 1769 | 29 noviembre 1769 | 59 | 13 enero 1770 | 15 febrero 1770 | 33 |
| 60 | El Pizarro | 20 octubre 1769 | 13 diciembre 1769 | 54 | 19 febrero 1770 | 2 abril 1770 | 42 |
| 61 | El Rey | 1 noviembre 1769 | 10 enero 1770 | 64 | 15 marzo 1770 | 20 abril 1770 | 36 |
| 62 | El Magallanes | 1 diciembre 1769 | N/E | - | N/E | N/E | - |
| 63 | El Despacho | 3 enero 1770 | N/E | - | N/E | N/E | - |
| 64 | El Patagón | 3 febrero 1770 | 15 marzo 1770 | 40 | 16 mayo 1770 | 26 junio 1770 | 41 |
| 65 | El Colón | 3 marzo 1770 | 23 abril 1770 | 51 | 8 junio 1770 | 18 julio 1770 | 40 |
| 66 | El Quirós | 1 abril 1770 | 5 mayo 1770 | 34* | 12 julio 1770 | 15 agosto 1770 | 34 |
| 67 | El Cortés | 2 mayo 1770 | 13 junio 1770 | 42 | 19 agosto 1770 | 22 septiembre 1770 | 34 |
| 68 | El Pizarro | 1 junio 1770 | 27 julio 1770 | 56 | 1 septiembre 1770 | 19 octubre 1770 | 48 |
| 69 | El Gallego | 1 julio 1770 | N/E | - | N/E | N/E | - |

| | | | | | | | |
|----|---------------|-----------------------|-----------------------|----|----------------------|----------------------|----|
| 70 | El Rey | 1 agosto 1770 | 20 septiembre 1770 | 50 | 20 noviembre 1770 | 20 diciembre 1770 | 30 |
| 71 | El Magallanes | 1 septiembre 1770 | 3 noviembre 1770 | 63 | 15 diciembre 1770 | 28 enero 1771 | 44 |
| 72 | El Colón | 28 septiembre 1770 | 11 noviembre 1770 | 44 | 12 enero 1771 | 25 febrero 1771 | 44 |
| 73 | El Cortés | 2 octubre 1770 | N/E | - | N/E | N/E | - |
| 74 | El Quirós | 1 noviembre 1770 | 24 diciembre 1770 | 53 | 11 febrero 1771 | 10 marzo 1771 | 27 |
| 75 | El Cortés | 2 diciembre 1770 | 18 enero 1771 | 47 | 13 marzo 1771 | 26 abril 1771 | 44 |
| 76 | La Princesa | 3 enero 1771 | 4 marzo 1771 | 60 | 11 abril 1771 | 8 mayo 1771 | 27 |
| 77 | El Pizarro | 2 febrero 1771 | 12 abril 1771 | 69 | 11 mayo 1771 | 16 junio 1771 | 36 |
| 78 | El Rey | 5 marzo 1771 | 2 mayo 1771 | 58 | 10 junio 1771 | 18 julio 1771 | 38 |
| 79 | El Magallanes | 1 abril 1771 | 13 mayo 1771 | 42 | 13 julio 1771 | 23 agosto 1771 | 41 |
| 80 | El Colón | 1 mayo 1771 | 18 junio 1771 | 48 | 19 agosto 1771 | 7 octubre 1771 | 49 |
| 81 | El Quirós | 1 junio 1771 | 10 julio 1771 | 39 | 24 agosto 1771 | 15 octubre 1771 | 52 |

| | | | | | | | |
|----|---------------|-------------------|--------------------|----|-------------------|---|---------------------------|
| 82 | La Princesa | 2 julio 1771 | 7 agosto 1771 | 36 | 13 octubre 1771 | 2 diciembre 1771 | 50 |
| 83 | El Cortés | 2 agosto 1771 | 17 septiembre 1771 | 46 | 14 noviembre 1771 | 22 diciembre 1771 (Bilbao) 8 febrero 1772 (Portugalete) 13 febrero 1772 (Coruña) | 38*** 86 91 |
| 84 | El Pizarro | 1 septiembre 1771 | 26 octubre 1771 | 55 | 18 diciembre 1771 | 22 enero 1772 | 35 |
| 85 | El Rey | 1 octubre 1771 | N/E | - | N/E | N/E | - |
| 86 | El Magallanes | 1 noviembre 1771 | 19 diciembre 1771 | 48 | 27 febrero 1772 | 23 marzo 1772 | 25* |
| 87 | El Colón | 1 diciembre 1771 | 6 febrero 1772 | 67 | 9 marzo 1772 | 11 abril 1772 | 33 |
| 88 | El Quirós | 2 enero 1772 | 20 febrero 1772 | 49 | 29 marzo 1772 | 1 mayo 1772 | 33 |
| 89 | La Princesa | 3 febrero 1772 | 23 marzo 1772 | 49 | 30 abril 1772 | 14 junio 1772 | 45 |

| | | | | | | | |
|-----|------------------|-------------------------|-----------------------|----|----------------------|----------------------|----|
| 90 | El Pizarro | 1 marzo 1772 | 22 abril 1772 | 52 | 25 junio 1772 | 11 agosto 1772 | 47 |
| 91 | El Cortés | 3 abril 1772 | 11 junio 1772 | 69 | 1 agosto 1772 | 3 septiembre 1772 | 33 |
| 92 | El Rey | 1 mayo 1772 | 24 junio 1772 | 54 | 3 septiembre 1772 | 25 octubre 1772 | 52 |
| 93 | El Magallanes | 3 junio 1772 | 23 julio 1772 | 50 | 3 septiembre 1772 | 25 octubre 1772 | 52 |
| 94 | El Colón | 1 julio 1772 | 8 agosto 1772 | 38 | 14 octubre 1772 | 26 noviembre 1772 | 43 |
| 95 | El Quirós | 1 agosto 1772 | 25 septiembre 1772 | 55 | 21 octubre 1772 | 15 diciembre 1772 | 55 |
| 96 | El Pizarro | 1 septiembre 1772 | 30 octubre 1772 | 59 | 2 diciembre 1772 | 24 enero 1773 | 53 |
| 97 | La Princesa | 3 octubre 1772 | 9 diciembre 1772 | 67 | 5 enero 1773 | 17 febrero 1773 | 43 |
| 98 | El Patagón | 1 noviembre 1772 | 23 diciembre 1772 | 52 | 1 febrero 1773 | 1 marzo 1773 | 28 |
| 99 | El Cortés | 3 diciembre 1772 | 10 febrero 1773 | 69 | 1 marzo 1773 | 15 abril 1773 | 45 |
| 100 | El Magallanes | 2 enero 1773 | 7 febrero 1773 | 36 | 1 abril 1773 | 10 mayo 1773 | 39 |
| 101 | El Quirós | 2 febrero 1773 | 17 marzo 1773 | 43 | 1 mayo 1773 | 9 junio 1773 | 39 |

| | | | | | | | |
|-----|------------------|-------------------------|-----------------------|----|----------------------|--------------------------|----|
| 102 | El Rey | 13 marzo 1773 | 2 mayo 1773 | 50 | 2 junio 1773 | 21 julio 1773 | 49 |
| 103 | El Colón | 1 abril 1773 | 14 mayo 1773 | 43 | 9 julio 1773 | 19 agosto 1773 | 41 |
| 104 | El Pizarro | 1 mayo 1773 | 25 junio 1773 | 55 | 6 agosto 1773 | 21 septiembre 1773 | 46 |
| 105 | El Grimaldi | 1 junio 1773 | 10 julio 1773 | 39 | 18 octubre 1773 | 4 diciembre 1773 | 47 |
| 106 | El Quirós | 2 julio 1773 | 10 agosto 1773 | 39 | 18 octubre 1773 | 4 diciembre 1773 | 47 |
| 107 | El Magallanes | 1 agosto 1773 | 20 septiembre 1773 | 50 | 11 noviembre 1773 | 11 diciembre 1773 | 30 |
| 108 | El Rey | 1 septiembre 1773 | 31 octubre 1773 | 60 | 14 diciembre 1773 | 14 enero 1774 | 31 |
| 109 | El Colón | 1 octubre 1773 | 26 diciembre 1773 | 86 | 31 diciembre 1773 | 29 enero 1774 | 29 |
| 110 | El Príncipe | 1 noviembre 1773 | 1 enero 1774 | 61 | 1 febrero 1774 | 5 marzo 1774 | 32 |
| 111 | El Pizarro | 1 diciembre 1773 | 22 enero 1774 | 52 | 10 marzo 1774 | 16 abril 1774 | 37 |
| 112 | El Quirós | 4 enero 1774 | 26 febrero 1774 | 53 | 7 abril 1774 | 3 junio 1774 | 57 |
| 113 | El Grimaldi | 5 febrero 1774 | 18 marzo 1774 | 41 | 5 mayo 1774 | 15 junio 1774 | 41 |

| | | | | | | | |
|-----|------------------|-------------------------|-----------------------|----|----------------------|---------------------|----|
| 114 | El Rey | 2 marzo 1774 | 16 abril 1774 | 45 | 10 junio 1774 | 26 julio 1774 | 46 |
| 115 | El Colón | 5 abril 1774 | 4 junio 1774 | 60 | 9 julio 1774 | 19 agosto 1774 | 41 |
| 116 | El Príncipe | 1 mayo 1774 | N/E | - | N/E | N/E | - |
| 117 | El Magallanes | 1 julio 1774 | 14 agosto 1774 | 44 | 12 octubre 1774 | 9 diciembre 1774 | 58 |
| 118 | El Pizarro | 2 agosto 1774 | 22 septiembre 1774 | 51 | 12 noviembre 1774 | 10 enero 1775 | 59 |
| 119 | El Grimaldi | 2 septiembre 1774 | 23 octubre 1774 | 51 | 14 diciembre 1774 | 22 enero 1775 | 39 |
| 120 | El Rey | 2 octubre 1774 | 21 noviembre 1774 | 50 | 31 enero 1775 | 26 marzo 1775 | 54 |
| 121 | El Quirós | 2 noviembre 1774 | 2 enero 1775 | 61 | 7 febrero 1775 | 19 marzo 1775 | 40 |
| 122 | El Colón | 1 diciembre 1774 | 19 enero 1775 | 49 | 3 marzo 1775 | 19 abril 1775 | 47 |
| 123 | El Príncipe | 2 enero 1775 | 28 febrero 1775 | 57 | 8 abril 1775 | 13 mayo 1775 | 35 |
| 124 | La Princesa | 3 febrero 1775 | 18 marzo 1775 | 43 | 7 mayo 1775 | 17 junio 1775 | 41 |
| 125 | El Magallanes | 8 marzo 1775 | 23 abril 1775 | 46 | 8 junio 1775 | 14 julio 1775 | 36 |
| 126 | El Pizarro | 1 abril 1775 | 22 mayo 1775 | 51 | 6 julio 1775 | 8 agosto 1775 | 33 |

| | | | | | | | |
|-----|---------------|-------------------|------------------|----|-------------------|--------------------|----|
| 127 | El Grimaldi | 3 mayo 1775 | 23 junio 1775 | 51 | 9 agosto 1775 | 28 septiembre 1775 | 50 |
| 128 | El Quirós | 2 junio 1775 | 17 julio 1775 | 45 | 13 octubre 1775 | 18 noviembre 1775 | 36 |
| 129 | El Rey | 1 julio 1775 | N/E | - | N/E | N/E | - |
| 130 | El Príncipe | 1 agosto 1775 | N/E | - | N/E | N/E | - |
| 131 | La Princesa | 1 septiembre 1775 | 22 octubre 1775 | 51 | 13 diciembre 1775 | 23 enero 1776 | 41 |
| 132 | El Pizarro | 7 octubre 1775 | 5 diciembre 1775 | 59 | 14 enero 1776 | 5 marzo 1776 | 51 |
| 133 | El Colón | 4 noviembre 1775 | 7 enero 1776 | 64 | 12 febrero 1776 | 29 marzo 1776 | 46 |
| 134 | El Grimaldi | 2 diciembre 1775 | 26 enero 1776 | 55 | 17 abril 1776 | 31 mayo 1776 | 44 |
| 135 | El Magallanes | 3 enero 1776 | 17 febrero 1776 | 45 | 12 marzo 1776 | 5 mayo 1776 | 54 |
| 136 | El Quirós | 4 febrero 1776 | 31 marzo 1776 | 56 | 15 mayo 1776 | 27 julio 1776 | 73 |
| 137 | El Rey | 5 marzo 1776 | 22 abril 1776 | 48 | 13 junio 1776 | 17 julio 1776 | 34 |
| 138 | El Príncipe | 3 abril 1776 | 19 mayo 1776 | 46 | 13 julio 1776 | 17 agosto 1776 | 35 |

| | | | | | | | |
|-----|------------------|-------------------------|-----------------------|----|-----------------------|--------------------------|----|
| 139 | El Colón | 2 mayo 1776 | 23 junio 1776 | 52 | 14 agosto 1776 | 26 septiembre 1776 | 43 |
| 140 | El Pizarro | 1 junio 1776 | 25 julio 1776 | 54 | 25 septiembre 1776 | 19 noviembre 1776 | 55 |
| 141 | El Patagón | 2 julio 1776 | 21 agosto 1776 | 50 | 26 octubre 1776 | 7 diciembre 1776 | 42 |
| 142 | El Grimaldi | 3 agosto 1776 | 11 septiembre 1776 | 39 | 8 diciembre 1776 | 31 enero 1777 | 54 |
| 143 | La Princesa | 3 septiembre 1776 | N/E | - | N/E | N/E | - |
| 144 | El Rey | 3 octubre 1776 | 28 noviembre 1776 | 56 | 5 febrero 1777 | 8 marzo 1777 | 31 |
| 145 | El Magallanes | 5 noviembre 1776 | 29 diciembre 1776 | 53 | 12 marzo 1777 | 24 abril 1777 | 43 |
| 146 | El Colón | 4 diciembre 1776 | 29 enero 1777 | 56 | 8 abril 1777 | 15 mayo 1777 | 37 |
| 147 | El Tucumán | 4 enero 1777 | 8 marzo 1777 | 63 | 3 julio 1777 | 12 agosto 1777 | 40 |
| 148 | El Pizarro | 1 febrero 1777 | 29 marzo 1777 | 56 | 13 mayo 1777 | 21 junio 1777 | 39 |
| 149 | El Patagón | 4 marzo 1777 | 22 abril 1777 | 49 | 17 junio 1777 | 1 agosto 1777 | 45 |
| 150 | La Princesa | 2 abril 1777 | 28 mayo 1777 | 56 | 11 agosto 1777 | 27 septiembre 1777 | 47 |

| | | | | | | | |
|-----|------------------|-------------------------|----------------------|----|----------------------|-----------------------|----|
| 151 | El Rey | 3 mayo 1777 | 23 junio 1777 | 51 | 12 agosto 1777 | 23 septiembre 1777 | 42 |
| 152 | El Quirós | 3 junio 1777 | 12 julio 1777 | 39 | 24 octubre 1777 | 4 diciembre 1777 | 41 |
| 153 | El Magallanes | 2 julio 1777 | 16 agosto 1777 | 45 | 22 octubre 1777 | 3 diciembre 1777 | 42 |
| 154 | El Colón | 2 agosto 1777 | N/E | - | N/E | N/E | - |
| 155 | El Pizarro | 2 septiembre 1777 | 31 octubre 1777 | 59 | 21 diciembre 1777 | 12 febrero 1778 | 53 |
| 156 | El Patagón | 4 octubre 1777 | 7 diciembre 1777 | 64 | 18 enero 1778 | 27 febrero 1778 | 40 |
| 157 | El Príncipe | 5 noviembre 1777 | 21 diciembre 1777 | 46 | 14 febrero 1778 | 23 marzo 1778 | 37 |
| 158 | El Cortés | 3 diciembre 1777 | 16 enero 1778 | 44 | 9 marzo 1778 | 18 abril 1778 | 40 |

REFERENCIAS: *Menor Duración; **Mayor Duración; ***Se consideró esta cifra por ser la menor, N/E No especifica.

Cuadro de viajes de los paquebotes de la “Carrera de La Habana” (1764-1777). Elaboración propia.

Fuente: A.G.I., *Correos*, 469 B, y A.G.I., *Correos*, 269 A – 276 B.

**ANEXO N° 2: CUADRO DE VIAJES DE EMBARCACIONES
PARTICULARES CON CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA A AMÉRICA
(1765-1769)**

| EMBARCACIÓN | PUERTO Y FECHA DE SALIDA | PUERTO Y FECHA DE LLEGADA |
|--|---------------------------------|----------------------------------|
| Navío San Cristóbal | Cádiz - 1765 | La Habana - 1765 |
| Fragata la Galera de la Esperanza | Cádiz – 1765 | Buenos Aires – 1765 |
| Fragata el Jasón y la Astrea, y la Tartana el San Antonio alias el Fénix | Cádiz – 1765 | La Habana y Veracruz |
| Pingüe Nuestra Señora de los Dolores (fletado por la Compañía de Caracas) | Caracas | Islas de Bayona |
| Navío el Torero | El Callao | Cádiz – 11 febrero 1765 |
| Paquebote El Hopp | La Habana | El Ferrol – 28 marzo 1765 |
| Barca catalana San José y Fragata Margarita | La Habana | Cádiz – 14 abril 1765 |
| Paquebote San Miguel | La Habana | Cádiz – 2 mayo 1765 |

| | | |
|--|---|--|
| Navío el Santo Cristo (fletado por la Real Compañía Guipuzcoana) | Puerto de los Pasajes (Guipúzcoa) – 12 mayo 1765 | Caracas |
| Fragata San José | Cartagena de Indias y La Habana | Cádiz – 19 mayo 1765 |
| Fragatas El Diamante, San Esteban y el navío San Francisco Javier | Cádiz – 21 junio 1765 | Caracas, Puerto Rico, Santo Domingo y Cartagena de Indias |
| Navío Nuestra Señora del Rosario (fletada por la Real Compañía Guipuzcoana) | San Sebastián – 29 junio 1765 | Caracas |
| Paquebote el Americano (fletado por el comerciante Jerónimo de Hinojosa) | La Habana | La Coruña – 1 julio 1765 |
| Urcas holandesas (fletada por el rey) | Cádiz – 3 agosto 1765 | La Habana y Veracruz |
| Navíos la Ventura y Los Placeres | El Callao | Cádiz – 15 y 16 agosto 176 |
| Fragata la Galga | Cádiz – 24 agosto 1765 | Cartagena de Indias |
| Fragata San José y San Antonio | Cádiz – 24 agosto 1765 | La Habana |
| Santa Bárbara, navío el Vigilante y la tartana Jesús, María y José | Cádiz – 24 agosto 1765 | Honduras |
| Navío de guerra El Aquiles y Fragata Astrea | La Habana | Cádiz – 2 septiembre 1765 |

| | | |
|---|----------------------|------------------------------|
| Paquebote El Americano (fletado por el comerciante Jerónimo de Hinojosa) | La Habana | El Ferrol – 5 diciembre 1765 |
| Navíos el Oriflame, Nuestra Señora del Rosario alías el Halcón | Veracruz | Cádiz – 7 enero 1766 |
| Navíos la Ventura y San Juan Baptista | Callao de Lima | Cádiz – 7 enero 1766 |
| Navíos el Buen Consejo y Santa Ana | Veracruz y La Habana | Cádiz – 4 marzo 1766 |
| Navío el Dragón | Veracruz | Cádiz – 3 mayo 1766 |
| Fragata la Industria | Buenos Aires | Cádiz – 3 mayo 1766 |
| Navío San Vicente Martín (fletado por la Real Compañía Guipuzcoana) | Caracas | San Sebastián – 4 junio 1766 |
| Fragata la Galga | Cartagena de Indias | Cádiz – 10 junio 1766 |
| Fragata Nuestra Señora del Carmen | Buenos Aires | Cádiz – 2 julio 1766 |
| Navío el Gallardo | Callao de Lima | Cádiz – 22 agosto 1766 |
| Paquebote el Guarmizo | La Habana | Rivadeo – 28 febrero 1767 |
| Fragata el Águila | Mar del Sur | Ferrol – 4 marzo 1767 |
| Pingüe Nuestra Señora de los Dolores (fletado por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas) | La Guaira | Cádiz – 15 marzo 1767 |
| Fragata la Portoveleña | La Habana | Cádiz – 17 marzo 1767 |

| | | |
|---|-----------------------------|-----------------------------|
| Urca la Esperanza | Veracruz y La Habana | Cádiz – 4 abril 1767 |
| Fragata el Águila | Callao de Lima | Cádiz – 13 agosto 1767 |
| Saetía el Santo Cristo del Calvario | Buenos Aires – 12 mayo 1767 | Ferrol – 30 agosto 1767 |
| Navío el Príncipe de San Lorenzo | Cádiz – 6 septiembre 1767 | Buenos Aires |
| Fragata Nuestra Señora del Rosario (fletado por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas) | La Guaira | La Coruña – 11 octubre 1766 |
| Fragata la Tetis | La Habana | Cádiz – 28 octubre 1767 |
| Fragata Santa Bárbara | Ferrol – 1768 | Buenos Aires - 1768 |
| Navío Jesús María | Cádiz – 1 abril 1768 | Buenos Aires |
| Fragata la Vizarra y la Polacra la Amable María | La Habana | Cádiz – 18 abril 1768 |
| Fragata la Anónima | La Habana – 19 octubre 1768 | Ferrol – 16 diciembre 1768 |
| Navío Santa Ana | Cádiz – 13 enero 1769 | Veracruz |
| Fragata la Tatis | Cádiz – 13 enero 1769 | Honduras |
| Urcas la Peregrina, San Antonio y Vizarra | Cádiz – 13 enero 1769 | Cartagena de Indias |
| Fragata la Santísima Trinidad | Cádiz – 28 enero 1769 | La Habana |
| Fragata Nuestra Señora Gertrudis | Honduras y La Habana | Cádiz – 7 febrero 1769 |

| | | |
|---|---------------------------------|-------------------------|
| Saetías Catalanas San Jerónimo y el Espíritu Santo | La Habana | Cádiz – 8 febrero 1769 |
| Paquebote Jesús, María y José | Guatemala y La Habana | Cádiz – 11 febrero 1769 |
| Paquebote el Gallego | La Habana | Cádiz – 11 febrero 1769 |
| Fragata la Portoveleña | Cartagena de Indias y La Habana | Cádiz – 13 febrero 1769 |
| Navío el Vigilante | Honduras | Cádiz – 13 febrero 1769 |
| Urca Orense Hiold | Veracruz y La Habana | Cádiz – 21 febrero 1769 |
| Fragata la Constanza | Cádiz – 23 febrero 1769 | Cartagena de Indias |
| Fragata las Amazonas | Cádiz – 28 febrero 1769 | La Habana |
| Saetía Catalana San José | La Habana | Cádiz – 5 marzo 1769 |
| Fragata San Francisco de Asís | Cartagena de Indias y La Habana | Cádiz – 10 marzo 1769 |
| Fragata la Astrea y urca el Gran Vicente | Veracruz y La Habana | Cádiz – 14 marzo 1769 |
| Urcas Gronemberg, Obsterboter y el Barón; y el paquebote Jesús, María y José | Habana | Cádiz – 15 marzo 1769 |
| Navío la Concepción y San Nicolás de Bari | Cádiz – 22 marzo 1769 | Buenos Aires |
| Fragata Nuestra Señora del Rosario alias la Paz | Cádiz – 22 marzo 1769 | La Habana |
| Fragata la Fortuna | Puerto Rico y La Habana | Cádiz – 3 abril 1769 |
| Fragata San Fernando | Buenos Aires | Cádiz – 5 abril 1769 |

| | | |
|---|---------------------------------|-----------------------------|
| Saetía San José | La Habana | Cádiz – 5 abril 1769 |
| Navío Santiago la América | La Habana | Cádiz – 8 abril 1769 |
| Bergantín San Francisco Javier y Saetía Catalana el Sagrado Nacimiento | La Habana | Cádiz – 16 abril 1769 |
| Urcas la Resolución y San Julián | La Habana | Cádiz – 26 abril 1769 |
| Fragata La Palas | Cádiz – 5 mayo 1769 | Santo Domingo y Puerto Rico |
| Saetía Catalana San Vicente Ferrer | Cádiz – 5 mayo 1769 | La Habana |
| Saetía Catalana Nuestra Señora del Carmen y Fragata San Ignacio de Loyola | La Habana | Cádiz – 13 mayo 1769 |
| Fragata la Fortuna | Cádiz – 16 mayo 1769 | Puerto Rico |
| Paquebote la Hermosa Limeña | La Habana | Cádiz – 22 mayo 1769 |
| Fragata la Venganza | Cartagena de Indias y La Habana | Cádiz – 24 mayo 1769 |
| Urca San José y la Saetía Catalana Nuestra Señora del Carmen y San Félix | Cádiz – 8 junio 1769 | La Habana |
| Paquebote el Cid Campeador | La Habana | Cádiz – 14 junio 1769 |
| Saetía Catalana San José y San Rafael | Cádiz – 14 junio 1769 | La Habana |

| | | |
|--|------------------------|------------------------|
| Saetía Española la Virgen de Misericordia | Cádiz – 25 junio 1769 | La Habana |
| Bergantín Francés nombrado el Aventurero | Veracruz y La Habana | Cádiz – 10 julio 1769 |
| Bergantines el San Francisco Javier y Nuestra Señora del Carmen alias el Bello Indio, y el paquebote Nuestra Señora de África y San Antonio | Cádiz – 12 julio 1769 | La Habana |
| Paquebote Nuestra Señora del Rosario y las Ánimas | La Habana | Cádiz – 14 julio 1769 |
| Bergantín San Cayetano alias Santander y el paquebote Jesús, María y José | Cádiz – 23 julio 1769 | La Habana |
| Fragata la Purísima Concepción alias la Diligencia | Cádiz – 3 agosto 1769 | Cartagena de Indias |
| Saetía San Juan Bautista | La Habana | Cádiz – 10 agosto 1769 |
| Saetías Nuestra Señora de los Dolores y San Vicente Ferrer | La Habana | Cádiz – 15 agosto 1769 |
| Paquebote Nuestra Señora del Rosario | Cádiz – 17 agosto 1769 | La Habana |
| Urca la Ulrrica y el paquebote San Luis alias la Abundancia | La Habana | Cádiz – 17 agosto 1769 |

| | | |
|--|----------------------------|----------------------------|
| Urcas San Carlos y San Juan | La Habana | Cádiz – 21 agosto 1769 |
| Fragata la Sanluqueña | La Habana | Cádiz – 22 agosto 1769 |
| Urca El Estado del Reino | La Habana | Cádiz – 24 agosto 1769 |
| Fragata San Juan Nepomuceno alías la Mirtila | Cádiz – 26 agosto 1769 | La Habana |
| Urcas San Antonio, El Estocolmo, la Peregrina y el Príncipe | La Habana | Cádiz – 1 septiembre 1769 |
| Fragata San Francisco de Paula alías la Diana | La Habana | Cádiz – 12 septiembre 1769 |
| Navío el Neptuno | Veracruz y La Habana | Cádiz – 11 septiembre 1769 |
| Navíos el Toscano y Nuestra Señora del Rosario | Veracruz y La Habana | Cádiz – 15 septiembre 1769 |
| Saetía Nuestra Señora del Carmen | Cádiz – 14 septiembre 1769 | La Habana |
| Fragata San Carlos (fletada por la Real Compañía de La Habana) y el paquebote Nuestra Señora de los Dolores alías la Hermosa Limeña | Cádiz – 19 septiembre 1769 | La Habana |
| Fragata Santísima Trinidad y el paquebote Jesús Nazareno | La Habana | Cádiz – 25 septiembre 1769 |

| | | |
|---|--|---------------------------|
| Paquebote el Príncipe y la fragata la Fortuna | La Habana | Cádiz – 6 octubre 1769 |
| Fragata el Jasón | Veracruz – 3 julio 1769 y La Habana – 10 agosto 1769 | Cádiz – 15 octubre 1769 |
| Navíos el San Rafael y el Soberbio | Cumaná | Cádiz – 22 octubre 1769 |
| Fragata San Nicolás de Bari | La Habana – 15 mayo 1769 | Cádiz – 2 noviembre 1769 |
| Urca el Rey Federico | La Habana – 30 agosto 1769 | Cádiz – 2 noviembre 1769 |
| Fragata Nuestra Señora de Guadalupe alias la Tetis | Honduras | Cádiz – 14 diciembre 1769 |
| Urca Andrés Juan | La Habana | Cádiz – 16 diciembre 1769 |
| Paquebotes el Jesús Nazareno y la Purísima Concepción | Cádiz – 16 diciembre 1769 | La Habana |
| Paquebote Jesús, María y José | Cádiz – 16 diciembre 1769 | Honduras |
| Urca el Vicente | La Habana | Cádiz – 17 diciembre 1769 |
| Urca la Ulrrica | La Habana | Cádiz – 19 diciembre 1769 |
| Fragatas Nuestra Señora del Milagro y San José, y las Ánimas | Cádiz – 23 diciembre 1769 | La Habana |

| | | |
|-----------------------------|---|---------------------------|
| Fragata la Constanza | Cartagena de Indias – 6 agosto 1769 y La Habana – 19 octubre 1769 | Cádiz – 28 diciembre 1769 |
|-----------------------------|---|---------------------------|

Cuadro de viajes de embarcaciones particulares con correspondencia de España a América. Elaboración propia. Fuente: A.G.I., Correos, 369 B y 466 B.

APÉNDICE DOCUMENTAL

1

1764, agosto, 24. San Ildefonso.

Instrucción particular que Carlos III manda observar al administrador de correos establecido en La Coruña para dirigir y recibir la correspondencia de Indias.

B.: A.G.I., *Correos*, 484 A. Copia certificada autorizada por Julián López de Ayllón en Madrid, el 17 de septiembre de 1764. Papel, 2 hojas. Impresa. Buena conservación.

(Cruz)

Instrucción particular que S[u] M[agestad] manda observar al administrador del nuevo correo establecido en la ciudad de La Coruña, para dirigir y recibir la correspondencia de Indias.

[I] Será uno de los encargos de este administrador hacer empaquetar en caxones toda la correspondencia que vaya á las Indias Occidentales por el correo que se establece en aquella ciudad.

II. Para facilidad de esta expedición distribuirá con separación los pliegos siguientes, que deberá colocar en los caxones.

1. Para la Isla de Puerto Rico.
2. Para la de Santo Domingo.
3. Para la de Cuba, en que está comprehendido el puerto de la Habana.
4. Para la Nueva España y su puerto de Vera-Cruz, la capital de México y para las provincias de Guatemala.
5. Para Campeche y Honduras.
6. Para la Tierra Firme, Cartagena y la capital de Santa Fe y por el puerto de Portobelo a Panamá.
7. Para el reyno de Quito.
8. Para el reyno del Perú y su capital Lima, reyno de Chile, Charcas y gobierno de Buenos Aires.

9. La correspondencia de Caracas, Santa Marta, Margarita, Trinidad, Cumaná y el río Orinoco se podrá dexar en la isla de Puerto-Rico, cuyo administrador se debe entender con el de Caracas, y demás para su dirección, y recibo de las respuestas.

III. Tendrá libro de asiento con distinción del peso, y valor de la correspondencia que le dirige, así en la clase de cartas sencillas, y peso de las gruesas, como de su importe total; de que deberá dexar hecho cargo á los oficiales de Indias en el particular libro de las nueve clases que ván indicadas, ó las que convenga subdividir ó variar en adelante, según experiencia vaya demostrando. /^{1vº}

IV. Para facilitar la separación en La Coruña de los pliegos de Indias, se le embiarán rotuladas estas cartas en pliegos aparte de los oficios principales de España: á cuyo efecto se comunicarán las órdenes convenientes a todos los administradores principales del reyno, y esta Instrucción, previniéndoles las encaminen en la forma referida a La Coruña, con un rótulo que diga: de tal parte para La Coruña: y en el intermedio: cartas para Indias.

V. Estos pliegos se pasarán del oficio del correo ordinario de España en La Coruña al de Indias establecido en la misma ciudad; el administrador de este ramo abrirá estos paquetes, y formará los pliegos para las caxas que ván indicadas.

VI. Todas estas cartas llevarán un sello común que diga “ESPAÑA”, al que se remite al mismo administrador.

VII. En quanto á las Cartas que vinieren de Indias para el reyno de Galicia, las embiará al oficio de correo de La Coruña para que cobre sus portes, ó que se dirijan.

VIII. Los oficiales del correo de La Coruña le deberán asistir, conduciéndose de modo que no se embarace el despacho general del reyno de Galicia, *interin* que se le dota de los correspondientes, o en el caso de no ser bastantes por la ocurrencia de despacho.

IX. Toda la correspondencia [...] que vuelva de Indias, á excepción de la de la Corte, que se remitirá sin demora por el correo ordinario con carta de aviso del administrador nuevo de Indias en La Coruña; y la del comercio de Cádiz con igual carta de aviso para aquel administrador, se incorporará con la del reyno; precediendo anotarse en los respectivos libros, que quedan expresados, lo que importe el total de la que llega, con el fin de verificar por este medio el producto que dexa la entrada y salida de este establecimiento.

X. También tendrá un sello que diga “INDIAS”, con que sellar qualesquiera cartas que vengan de aquellos parages por omisión sin este distintivo; para que en los oficios de España se cobren los debidos portes con conocimiento.

XI. El segundo, y no menos principal encargo de este administrador consiste en el avío de los ocho paquebotes destinados á mantener la correspondencia [...] entre España, y las Islas Occidentales: de los quales recibirá cinco desde luego, por estår comprados de cuenta de S[u] M[agestad] y en viage para el puerto de La Coruña.

XII. Deberà temer un libro en que anote el rol de [...] de la tripu-// lación de cada paquebote, pagas que se la hacen, con los nombres, y filiaciones de todos, y lo que cada uno gana, y percibe, sentando la partida en el libro, y formando relaciones mensuales: al pie de las quales deberá firmar el patrón que hace de capitán, y primer piloto.

XIII. También deberá anotar las raciones que ahora parece van, ajustadas a dos reales y medio de vellón por persona, cuidando se introduzgan [...] en los paquebotes que salgan a la mar víveres bien acondicionados, y si puede ser que sean los suficientes para el torna-viage [...], porque en España serán mas baratos que en La Habana; haciéndoles acopiar en el reyno de Galicia, Asturias, y demás provincias inmediatas con la debida economía en sus precios, que debe ser a los corrientes.

XIV. También cuidará de las municiones de los dos cañones de calibre de a cuarto, y doce fusiles, que para hacer señales, y poner respeto á algún bote, ó lancha armada debe llevar cada paquebote según lo resuelto por S[u] M[agestad].

XV. También será de su cargo reponer la jarcia, y velamen, arboladura, hacer dar las carenas y recorridas que necesiten los paquebotes, informándose muy por menor de los precios de cada cosa, y de todas las economías, por ajuste, o administración que convengan entablar, prefiriendo siempre los generos del reyno, siendo de igual servicio, aunque cuesten algo mas; y dando aviso de todo lo que no sea urgentissimo [...] á los Administradores Generales para su aprobación. Pero en caso de no poder esperar á esto lo dispondrá con las referidas precauciones, y sin retardar la execucion dará cuenta.

XVI. Debe también recibir las relaciones que le embie el administrador de La Habana de los gastos que haga con los paquebotes en aquel puerto; acompañando las originales, como recados de justificación.

XVII. De todos estos gastos, de que avrà [...] un particular libro, embiará [...] relación mensual á los Administradores Generales, cuidando de recoger los recibos, o contratas de los interesados.

XVIII. Luego de que lleguen los paquebotes dará aviso para ponerles los nombres que S[u] M[agestad] tenga por convenientes, y con arreglo á ellos se llevará la distinción de asientos.

XIX. El tercer encargo consiste en la percepción de fletes de la media carga, que de quenta [...] de particulares se admitirá en estos buques; reducida a sesenta toneladas, sin exceder de esta permi-//²° sion, observando a la letra las reglas, prevenidas en el Reglamento provisional.

XX. En quanto a la tarifa de estos fletes se le prescribirá separadamente lo que debe observar, á cuyo efecto pedirá él mismo á los comerciantes de Galicia las noticias que pueda adquirir, y por los Administradores Generales se tomarán iguales informes en Cádiz y San Sebastián.

XXI. En todo lo expresado será responsable el nuevo administrador don Joseph Antonio López, y sus sucesores de qualquiera omisión, por conferírsele las facultades necesarias para el desempeño de su encargo; cuidando de dar aviso con tiempo de lo que ocurra, o dudare a los Administradores Generales de la Renta de Correos, baxo cuyas órdenes debe proceder.

San Ildefonso á veinte y quatro de agosto de mil setecientos sesenta y quatro.

El Marqués de Grimaldi.

Es copia de la Instrucción original, que existe en los Libros de la Contaduría General de la Renta de Estafetas, y Correos, y Postas de mi cargo. Madrid, diez y siete de septiem[br]e de mil setecientos sesenta y quatro. Julián López de Ayllón (*rúbrica*).

1764, agosto 26. San Ildefonso.

Real Cédula sobre establecimiento de un correo marítimo de España a las Indias Occidentales.

B.: A.G.I., *Estado*, 86 A, número 7. Copia certificada autorizada por Julián López de Ayllón en Madrid, el 22 de diciembre de 1764. Papel, 2 hojas. Impreso. Buena conservación.

(Cruz)

El Rey

Por quanto la falta de correspondencia regular de estos mis dominios de España a los de las Indias-Occidentales ha ocasionado en todos tiempo retardación en el cumplimiento de mis Reales Ordenes, y de las providencias de Justicia, tomadas por mi Consejo de esos mis Reynos, trascendiendo este mismo perjuicio a mis vasallos ultra-marinos; cuyas quexas, o recursos llegan con tal retardación, y dificultad, que las decisiones más imparciales, y prudentes se suelen frustrar por la mudanza de circunstancias, de que resulta, que el comercio de unos, y otros dominios no puede tener curso constante; ni los propietarios de España saber el estado de sus mercaderías, confiadas a sus comisionistas, y factores; viéndose en la precisión de pasar por la ley que estos les imponen, y que el gyro de letras se hace del todo impracticable en el sistema presente entre estos, y aquellos naturales; viéndose muchas veces obligados a valerse de las colonias estrangeras, para suplir la falta de estas noticias y auxilios.

Y mereciendo la primera atención de mi Real ánimo todo aquello que se dirige a promover el beneficio público de mis vasallos, y a estrechar la unión de todos mis dominios a recíproco, y común interés, hice formar una Junta, compuesta de Ministros, Oficiales experi-^{lvº} mentados de Marina, y sugetos inteligencias en el manejo de la Renta de Correos que examinasen los medios que se me propusieron para establecer un correo de mar ordinario, y methodico entre España y mis Indias-Occidentales.

Y conformándome con su parecer, he resuelto por mi Real Decreto de seis de este mes, que mensualmente salga un paquebot del Puerto de la Coruña al de San Christobal de La Habana con toda la correspondencia de Indias, y desde allí regrese con la de aquellos parages al mismo puerto de la Coruña, destinando personas en ellos, y en los más freqüentados de las Indias, para facilitar la expedición de esta correspondencia: todo baxo el mando del Marqués de Grimaldi, del mi Consejo de Estado, mi primer Secretario de Estado, y del Despacho, como Superintendente General de Correos, y Postas de dentro y fuera del Reyno, con las mismas facultades que emerge en España, en las embarcaciones que condugeren y trageren de las Indias la correspondencia, y sus tripulaciones, en los Administradores, Interventores, Oficiales, Conductores, Maestros de Postas, y Postillones, que de quenta de mi Real Hacienda se establezcan en aquellos dominios; quedando sugetos a los Subdelegados que en dichos parages nombraren los Administradores Generales de Correos. Con calidad de que los empleados gozarán en Indias de las mismas

exempciones, y preeminencias que gozan, y deben gozar en España, según las Ordenanzas aprobadas por mí para el manejo, y gobierno de la Renta de Correos.

Por tanto mando a mis virreyes de la Nueva España, del Perú, y Santa Fe, a mis Audiencias, y demás jueces, y justicias, y otras //2º qualesquiera personas que exerzan jurisdiccion en aquellos dominios, guarden, cumplan, y auxilién este mi establecimiento; y lo hagan guardar, cumplir, y auxiliar, y no impidan a los subdelegados, administradores, y demás dependientes el uso de sus facultades respectivas, con arreglo a las Instrucciones que se les dieren por el expresado Marqués de Grimaldi: a quien para este efecto declaro por Superintendente General de los Correos y Postas de Indias con privativa, y omnímota jurisdicción, y a los demás que le sucedieren en este empleo; y con total uniformidad a lo que se practica en estos mis Reynos, por ser así mi voluntad.

Fecha en San Ildefonso a veinte y seis de agosto de mil setecientos sesenta y quatro.

Yo el rey.

Por mandado del rey nuestro señor, don Joseph Ignacio de Goyeneche.

Es copia de la Cédula original, que queda en los Libros de la Contaduría General de la Renta de Estafetas, y Correos, y Postas de dentro y fuera de España, y del Correo-marítimo, que se halla a mi cargo: de que certifico en Madrid, a *veinte y dos de diciembre* de setecientos sesenta y quatro. *Julián Lopez de Ayllon (rúbrica)*.

3

1764, octubre 16. San Ildefonso.

Jerónimo de Grimaldi nombra a Roque de Aguión y Andrade administrador de correos de Cartagena de Indias.

B.: A.G.I., *Correos*, 450 A. Papel, 1 hoja impresa. Tinta negra. Impreso. Buena conservación.

(Cruz)

Don Gerónimo de Grimaldi, Marqués de Grimaldi, cavallero de la Orden de Sanct-Spiritus, gentil-hombre de Cámara de S.M. con exercicio, de su Consejo de Estado, su primer Secretario de Estado, y del Despacho, y Superintendente General de Correos, y Postas de dentro, y fuera de España, y de las Indias.

Por quanto por Cédula de S[u] M[agestad], señalada de su real mano en San Lorenzo el Real a veinte y dos de octubre de mil setecientos sesenta y tres, refrendada por el señor Don Leopoldo de Gregorio, Marqués de Squilace, me está conferido el encargo de tal Superintendente General de la Renta de Estafetas, Correos, y Postas de dentro, y fuera de España. Y por otra expedida en veinte y seis de Agosto de este año a conseqüencia de Decreto de seis de él, refrendada por Don Joseph Ignacio de Goyeneche, Secretario del Consejo, y Cámara de Indias, en iguales circunstancias, ha resuelto S[u] M[agestad] el establecimiento de un correo de mar ordinario, y methódico, entre España y sus Indias Occidentales, y que a este fin salga mensualmente un paquebot desde el puerto de La Coruña al de San Christóbal de La Habana con toda la correspondencia de Indias, y que desde allí regresse con la de aquellos parages al mismo puerto de la Coruña, destinando personas en ellos, y en los mas freqüentados de dichos dominios, para facilitar la expedición de dicha correspondencia, todo baxo de mi mano, y dirección como Superintendente General de Correos, Estafetas, y Postas de dentro, y fuera de España, con las mismas facultades que me están concedidas para estos reynos.

Por el presente, y usando de la omnímoda autoridad, exempciones, y prerrogativas que S[u] M[agestad] me tiene conferidas en las citadas Reales Cédulas, de que ^{/1^o} acompañan traslados, certificados por Don Julián López de Ayllón, contador general de la expresada Renta de Estafetas, Correos, y Postas de dentro y fuera de España, y de las Indias, vengo en aprobar la proposición que se me ha hecho por don Lázaro Fernández de Angulo y don Antonio de la Quadra, cavallero de la Orden de Santiago, ambos del Consejo de S[u] M[agestad] en el de Hacienda, y Administradores Generales de la misma Renta de Estafetas, Correos, y Postas de dentro y fuera de España, y de las Indias, de la persona de Don *Roque de Aguion y Andrade*¹⁵⁶⁵ para que sirva de *Administrador* de la Estafeta que se ha de establecer en la ciudad de *Cartaj[e]na de Ind[ia]s* con el sueldo de *mil y quinientos* pesos fuertes al año, que ha de empezar a gozar desde el dia en que se verificare haverse embarcado para su destino, haciéndolo constar por certificacion de Don Joseph Antonio Lopez, Administrador de dicho correo marítimo a Indias, establecido en el

¹⁵⁶⁵ Este nombramiento está impreso y señalamos en letra cursiva lo manuscrito.

referido puerto de La Coruña, observando, y cumpliendo bien, y fielmente lo que está mandado en la Instrucción particulares, y Reglamento provisional, formados por mi de orden de S[u] M[agestad] para este nuevo establecimiento (y de que se le entregarán copias certificadas por el mencionado contador) y las demás ordenes que en adelante se comunicaren a dicho don *Roque Aguión y Andrade* por mi, o en virtud de mis resoluciones por los referidos Administradores Generales, como también las que por estos se le dieran para el mas exacto cumplimiento de dicho empleo, con el qual ha de gozar, *interin* se mantenga en él, las preeminencias y exempciones, que por repetidas Reales Cédulas, Decretos, y Órdenes están concedidas y firmadas por S[u] M[agestad] a los dependientes de Correos, Estafetas, y Postas de estos Reynos, y a los que nuevamente se establecieren en sus dominios de las Indias-Occidentales.

Por tanto de parte de S[u] M[agestad], cuya jurisdicción exerzo, ordeno y mando a todos los juezes, y ministros subdelegados, administradores de estafetas, oficiales, y demás empleados sujetos a ella; y de la mía ruego, y encargo a los virreyes, gobernadores, capitanes generales, comandantes, intendentes, corregidores, alcaldes mayores, u otros qualesquiera ministros que exerzan jurisdicción en estos reynos, y señoríos de España, y en los citados dominios de las Indias-Occidentales, Islas, y Tierra-Firme, hayan, y tengan por tal *adm[inistrado]r /12º* de la referida estafeta de la ciudad de *Cartajena* al expresado Don *Roque Aguión y Andrade*, y le guarden y hagan guardar bien, y cumplidamente todas las regalías, prerrogativas, exempciones, y preeminencias anexas a su empleo, dándole todo el auxilio que pidiere, y necesitare, para que sus providencias tengan el debido efecto, por convenir asi al servicio de S[u] M[agestad], pues lo contrario cederá en su real desagrado e indignación. Y de este nombramiento se ha de tomar la razón por el mencionado contador.

Dado en *S[a]n Yldephonso* a diez y seis de octubre de mil setecientos y sesenta y quatro.

El Marqués de Grimaldi.

1764, octubre 30. San Ildefonso.

Jerónimo de Grimaldi nombra a Manuel de Valbuena oficial mayor interventor de la administración de correos de Cartagena de Indias.

B.: A.G.I., *Correos*, 450 A. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Impreso. Buena conservación.

(Cruz)

Don Gerónimo de Grimaldi, Marqués de Grimaldi, cavallero de la Orden de Sanct-Spiritus, gentil-hombre de Cámara de S.M. con exercicio, de su Consejo de Estado, su primer Secretario de Estado, y del Despacho, y Superintendente General de Correos, y Postas de dentro, y fuera de España, y de las Indias.

Por quanto por Cédula de S[u] M[agestad], señalada de su real mano en San Lorenzo el Real a veinte y dos de octubre de mil setecientos sesenta y tres, refrendada por el señor don Leopoldo de Gregorio, Marqués de Squilace, me está conferido el encargo de tal Superintendente General de la Renta de Estafetas, Correos, y Postas de dentro, y fuera de España. Y por otra expedida en veinte y seis de agosto de este año a consecuencia de Decreto de seis de él, refrendada por don Joseph Ignacio de Goyeneche, Secretario del Consejo, y Cámara de Indias, en iguales circunstancias, ha resuelto S[u] M[agestad] el establecimiento de un correo de mar ordinario, y methódico, entre España y sus Indias Occidentales, y que a este fin salga mensualmente un paquebot desde el puerto de La Coruña al de San Christobal de La Habana con toda la correspondencia de Indias, y que desde allí regrese con la de aquellos parages al mismo puerto de la Coruña, destinando personas en ellos, y en los mas frequentados de dichos dominios, para facilitar la expedición de dicha correspondencia, todo baxo de mi mano, y dirección como Superintendente General de Correos, Estafetas, y Postas de dentro, y fuera de España, con las mismas facultades que me están concedidas para estos reynos.

Por el presente, y usando de la omnímoda autoridad, exempciones, y prerrogativas que S.M. me tiene conferidas en las citadas Reales Cédulas, de que /^{1vº} acompañan traslados, certificados por don Julián López de Ayllón, contador general de la expresada Renta de Estafetas, Correos, y Postas de dentro y fuera de España, y de las Indias, vengo en aprobar la proposición que se me ha hecho por don Lázaro Fernández de Angulo, y don Antonio de la Quadra, cavallero de la Orden de Santiago, ambos del Consejo de S[u] M[agestad] en el de Hacienda, y Administradores Generales de la misma Renta de Estafetas, Correos, y Postas de dentro y fuera de España, y de las Indias, de la persona de don *Manuel de Valbuena*¹⁵⁶⁶ para que sirva *de oficial maior ynterv[ent]or* de la estafeta que se ha de establecer en la ciudad de *Cartagena de Yndias* con el sueldo de *un mil* pesos fuertes al año, que ha de empezar a gozar desde el dia en que se verificare haverse embarcado para su destino, haciéndolo constar por certificacion de don Joseph Antonio López, Administrador de dicho correo marítimo a Indias, establecido en el referido puerto de La Coruña, observando, y cumpliendo bien, y fielmente lo que está mandado en la

¹⁵⁶⁶ Este nombramiento está impreso y señalamos en letra cursiva lo manuscrito.

Instrucción particulares, y Reglamento provisional, formados por mi de orden de S[u] M[agestad] para este nuevo establecimiento, y las demás órdenes que en adelante se comunicaren por mi, o en virtud de mis resoluciones por los referidos Administradores Generales, como también las que por estos se le dieran para el mas exacto cumplimiento de dicho empleo, con el qual ha de gozar, *interin* se mantenga en él, las preeminencias y exempciones, que por repetidas Reales Cédulas, Decretos, y Órdenes están concedidas y firmadas por S[u] M[agestad] a los dependientes de Correos, Estafetas, y Postas de estos Reynos, y a los que nuevamente se establecieren en sus dominios de las Indias-Occidentales.

Por tanto de parte de S[u] M[agestad], cuya jurisdicción exerzo, ordeno y mando a todos los juezes, y ministros subdelegados, administradores de estafetas, oficiales, y demás empleados sujetos a ella; y de la mía ruego, y encargo a los virreyes, gobernadores, capitanes generales, comandantes, intendentes, corregidores, alcaldes mayores, u otros qualesquiera ministros que exerzan jurisdicción en estos reynos, y señoríos de España, y en los citados dominios de las Indias-Occidentales, Islas, y Tierra-Firme, hayan, y tengan por tal *oficial maior ynterventor* de la referida estafeta de la ciudad de *Cartagena* al expresado don *Manuuel de Valbuena*, y le //2^o guarden y hagan guardar bien, y cumplidamente todas las regalías, prerrogativas, exempciones, y preeminencias anexas a su empleo, dándole todo el auxilio que pidiere, y necesitare, para que sus providencias tengan el debido efecto, por convenir asi al servicio de S[u] M[agestad], pues lo contrario cederá en su real desagrado e indignación. Y de este nombramiento se ha de tomar la razón por el mencionado contador.

Dado en *S[a]n Yldephonso* a *treinta de octubre* de mil setecientos y sesenta y *quatro*.

El Marqués de Grimaldi.

5

[1765] [Cartagena de Indias].

Formulario de la formación de la relación jurada y firmada mensual de las cuentas.

A.: A.G.I., *Correos*, 69 A. Papel, 2 hojas. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(Cruz)

Administración del correo marítimo de la ciudad de T } Mes de T de 1765

Relacion Jurada, y firmada, que yo don T, theniente de correo maior, de la ciudad de T. y administrador del marítimo, doy a don Roque de Aguión y Andrade, que lo es pr[incip]al; por Su Mag[esta]d de la del puerto de Cartagena, de que se halla agregada ésta, de lo que ha producido en dicho mes, que, con distinción, es a saber:

| | Cargo | R[eale]s de p[la]ta fuerte |
|-------------------------------------|---|----------------------------|
| Cartas de Esp[aña] | Primeram[en]te me hago cargo de t. r[eale]s de plata fuerte, que han importado, las cartas, y pliegos, que del r[ei]no de España, llegaron a este oficio, en el día t. del mes próx[i]mo pasado, y me acompañó d[ic]ho pr[incip]al Administrador, con su carta de aviso de t. y de q[u]e me dejo hecho el correspond[ien]te en el libro de cuenta, y razón. | Ø |
| Yd[e]m de Nueva Espana | Asimismo me hago cargo de t r[eale]s de p[la]ta fuerte, que tamb[ie]n importaron los pliegos, y cartas, de reino de Nueva España, q[u]e con la propia / ¹ vº expedición me encaminó el pred[ic]ho Administrador p[rincip]al, y he recibido en el citado dia, de que igualm[en]te me he hecho cargo. | Ø |
| Yd[e]m de Portovelo, Panama y Yslas | Me son cargo t reales de plata fuerte, importe de las cartas, y pliegos, que con la nominada expreción, he recibido del puerto de Portovelo, Panamá, Ysla de Cuba, y más adjacentes, y de que assí propio me hice el corresp[ondien]te en el nominado libro. | Ø |
| Pliegos certificad[os] | Tamb[ién] me son cargo t. reales de plata fuerte, procedidos, de los pliegos, y cartas, que en el citado antecedente mes, se han certificado | Ø |

| | | |
|------------------------------|--|---|
| | en este oficio, para parajes marítimos, y de que llevo cuenta, y razón, en el libro que pertenece a esta clase. | |
| Pliegos y cartas franqueados | Ultimam[en]te me hago cargo de t. r[eale]s de p[la]ta fuerte, q[u]e importaron los pliegos, y cartas, que en el referido mes, he franqueado, para Esp[añ]a y demás países marítimos, como consta del libro en q[u]e llevo la cuenta, y raz[ón] de este ramo. // 2º | ∅ |

Ymporta el cargo q[u]e me dejo hecho, en la forma que aquí ba expresado, t. r[eale]s de plata fuerte, para cuia satisfaz[ió]n doy en data lo siguiente:

| | | |
|--|--|---|
| | Data | |
| Cartas sobr[an]tes | Primeram[en]te; me son data, t. r[eale]s de plata fuerte que importan los pliegos, y cartas que se hallan existentes, y sin despacho en este oficio, y quedaron sobrantes en d[ic]ho mes, de las que pertenecen al correo marítimo. | ∅ |
| G[eneral]es de 10 p[or] 100. Esto sólo a los Adm[inistrado]res de Portovelo, Panamá y Guayaquil | Ultimam[en]te me son data t. r[eal]es y medio de plata fuerte, que ha importado el diez por ciento de todo lo que he recaudado para Su Magestad, y me está concedido en virtud de ord[e]n de los s[eñor]es Administradores G[ene]rales de la Corona. | ∅ |

| | |
|---|---|
| Data | ∅ |
| Cargo | ∅ |
| Alc[anc]e a fav[or] de la R[eal] Haz[iend]a | ∅ |

Ymporta la data según va figurada en esta relación t. r[eal]es de plata fuerte, y ascendiendo el cargo que me deho hecho a t. resultan de alcance contra mi, y a favor de la Real Hazienda t. r[eale]s de la propia mone- /2^o da.

Y esta relacion va cierta y verdadera a mi saver y entender salvo error de pluma, o suma, que si lo habiese se ha de saber, y assi lo juro a Dios, N[uest]ro S[eñ]or, y a una señal de cruz tal como esta (*cruz*)

T, lugar 3 de maio de 765.

6

1765, febrero 20. Cartagena de Indias.

Instrucción que deben observar los tenientes del Correo Maior del Conde de Castillejo, a cuió cargo se encuentran están los que se han agregado al marítimo de Cartagena.

B.: A.G.I., *Correos*, 69 A. Papel, 2 hojas. Tinta negra. Escritura humanística. Buena conservación.

(*Cruz*)

Ynstrucción que deven observar por ahora los thenientes de Correo Maior del s[eñ]or Conde de Castillejo, a cuió cargo están los que se han agregado al marítimo de Cartagena.

Tendrán un libro donde notarán el día en que les ha llegado la expedición, y en él se harán cargo de todas las cartas y pliegos que les yncluío, y ban notadas por sus precios en la carta de aviso que les acompaño, y ha de ser igual al que les deho hecho.

Asímismo han de tener otro libro en que sentarán los pliegos que les lleguen, con la nota de francas, los sujetos a quienes se dirijen, y si se les entregó, vien entendido, que si no acudiesen al correo en su busca, se les deberá embiar a su casa.

Al retrocesso del correo deverán noticiarme en la carta de aviso el rezivo de dicha expedición, y el de los pliegos que lleven el distintivo de franqueados, su entrega o permanencia en el oficio, y el motibo de que dimane, y lo mismo de los que le lleguen con el de certificado.

En el propio libro (dejando la mitad de sus ojas para el fin que expresa el capítulo antecedente) llevará cuenta y razón de las cartas y pliegos que se les presenten, y quieran franquear para España, esto es, pagar su porte, anticipar, y lo deberá exigir con arreglo a la tarifa impresa, que firmada de d[o]n Julián López de Ayllón acompaño, y assimismo las que se les presenten para las Yslas de Havana, Puerto Rico, Santo / 1^{vo} Domingo y demás adjacentes, como también para Puertovelo, Panamá y reino de Nueva España.

Para que no puedan padecer equivocación en los que deven percibir, según el paraje a que se destine, la carta que assi se franquee van señaladas las que deven cobrarse para España con el número 1º las de Yslas, Portovelo y Panamá con el 2º, y las del Reino de Nueva España con el 3º.

Admitirán a certificar todo pliego que se les presenten para qualquiera de los parajes que van exprezados y cobrarán por este d[e]r[ech]o para Su Magestad, lo siguiente.

| <u>Para España</u> | <u>R[eale]s de P[la]ta Fuerte</u> |
|--|-----------------------------------|
| Por la carta sencilla | 0010 |
| Por la de media onza completa hasta llegar a una exclucibe | 0012 |
| Y por la carta de onza completa | 0014 |
| | |
| <u>Para las Yslas y Nueva Esp[aña]la</u> | |
| Por la sencilla | 0008 |
| Por media onza | 0010 |
| Por una onza | 0012 |

En los pliegos de más bolumen y pesso hirán aumentando, pero con toda equidad, de modo que el público llegue a comprehender que en este derecho //2^{ro} de seguridad de correspondencia se les hace toda la gracia posible.

Tendrán otro libro para llevar cuenta y razón de los pliegos que certifiquen, y su asiento debe constar así: Cordova para España: A d[o]n Gregorio Pérez, pagó d[o]n Pedro Noguera, en 6 de agosto veinte reales ... 0020.

Dejarán la mitad de dicho libro en blanco y ha de servir para notar los pliegos certificados que se les remitan y cada partida deven estenderla en la forma siguiente: De Jaén: A d[o]n Pablo del Fresno, llegó en 6 de sep[tiembr]e, se le entregó d[ic]ho día y dirigió su rezivo a Cartag[en]a en 9.

En las cartas de aviso que me acompañarán con sus expediciones marítimas, si hubiese alguna carta o pliego certificado, lo notarán en ellas al margen, como aquí se expresa:

Certificaciones.

1º A d[o]n Pedro Rodríguez para Jaén, en España.

2. A d[o]n Antonio de Ledesma para Veracruz, va un pliego franqueado, a entregar en la Coru [ña] a d[o]n Rodrigo Lovera / 2º

Las relaciones mensuales q[u]e remitirán deven venir en la forma que contiene el formulario adjunto. Y lo caudales que recauden y consten por ellas de producto, en veneficio de Su Magestad, con la maior custodia, y del modo que les paresca más combeniente, a poder del then[ien]te correo, d[o]n Antonio Calderón, avisándome al propio tiempo, de los que fuesen para su percepción.

Cartagena de Yndias 20 de febrero de 1765.

Roque de Aguión y Andrade.

7

1765, junio 20. Cartagena de Indias.

Relación de gastos de las obras realizadas por Gaspar Carballo, maestro albañil, en la oficina de correos de Cartagena de Indias.

A.: A.G.I., *Correos*, 73 A. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(Cruz)

Relación que yo Gaspar Caravallo, maestro albañil, becino de esta ciu[da]d de Cartagena de Indias formó y presento al adm[inistrad]or del correo ma[ríti]mo d[o]n Roque de Aguión y Andrade de los gastos que se han ocasionado en formar una sala (que antes hera asesoría) para servir de oficina de despacho, y recivo de d[ic]hos correos mar[íti]mos de todo lo gastado en la pre dicha sala pertenec[ien]te a mi oficio de maestro albañil, respecto a haverla dirixido, y correr a mi cargo, cuio por menor es en la forma siguiente:

| | Reales de plata |
|--|-----------------|
| Primeramente por tres carros de cal blanca que sirvió para la mezcla del piso de la oficina, y blanquearla por techo y paredes setenta dos r[eale]s | 0072 |
| Por su conducción r[eale]s de plata | 0012 |
| Por seis carretas de arena a tres cada una diez y ocho r[eale]s de plata | 0018 |
| Por su conducción doce r[eale]s de plata | 0012 |
| Por trescientos ladrillos ordinarios que sirvieron para hacer la pared, y cerrar la puerta de la calle, dejando en ella una bentana veinte i quatro r[eale]s de plata | 0024 |
| Por su conduz[i]n quatro r[eale]s de plata | 0004 |
| A mi como maestro albañil por quinze días y medio de jornal al respecto de ocho reales cada día, me a pagado, y he recibido ciento veinte y quatro r[eale]s de p[la]ta | 0124 |
| A dos peones que he tenido a mi disposiz[i]o[n] en dichos quinze días y medio al respecto de tres r[eale]s cada uno de ellos, nov[en]ta y tres r[eale]s de p[la]ta | 0093 |
| Total | 0359 |

Según parece por menor ymporta lo que por mi gasto y despellido en la obra de albañilería que tuve a mi cargo p[ar]a formar la expresada sala de oficina de correo marítimo, trescientos cinquenta y nueve r[eale]s de plata, incluso los días de mi jornal, y de los

mencionados dos peones. Y por ser así verdad, para que sirva de lejitima data en sus cuentas al mencionado don Roque de Aguión y Andrade doy la pres[en]te que firmo en la ciu[da]d de Cartagena de Yndias a veinte de junio año de mil setez[iento]s sesenta y cinco.

Gaspar Caraballo (*rúbrica*).

8

1765, septiembre 19. Cartagena de Indias.

El Marqués de Sobremonte nombra a Mauricio Rivera y Carrasquilla oficial mayor interventor de la administración de correos de Cartagena de Indias. Se encuentra, igualmente, su toma de posesión.

B.: A.G.I., *Correos*, 69 A. Papel, 2 hojas. Tinta negra. Escritura humanística. Buena conservación.

(*Cruz*)

D[o]n Joseph de Sobremonte, Marques de Sobremonte, comendador de la Oliva en la Orden de Santiago, brigadier de los reales exércitos, governador y comandante general de esta plaza y provincia de Cartagena de las Yndias, Superintendente G[ene]ral de Cruzada por el rey, nu[est]ro señor, y juez subdelegado del correo marítimo de ella por el Ex[celentisi]mo Señor Marques de Grimaldí etc[étera].

Por quanto, por las R[eale]s ordenanzas, mandadas observar por S[u] M[agestad] en el establecimiento de el correo marítimo, se previene que por ausencia, o muerte de los administradores, recaiga este empleo, en el oficial mayor ynterventor de la esttafetta, con or[de]n a los Subdelegados de esta Renta, que luego cuiden de nombrar persona, de integridad que corra con la llave del arca, donde se recojen las sumas del importe de d[ic]ha rentta, y que substituya las vezes de oficial mayor ynterventor en los términos, que las mismas reales ordenanzas previenen, por no poder, en ningún tiempo, tener el Administrador, que fuere, ambas llaves de d[ic]ha arca sino solo la suya.

Por tanto, y habiendo dexado su ofizio de tal Administrador de d[ic]ho correo marítimo de esta ciudad en veinte, y quatro de agosto próx[im]o pass[a]do d[on] Roque de Aguión y

Andrade y seguido su regreso a los reynos de España, con liz[enci]a que para ello le conzedí, por sus indisposiciones, por autto de treinta, y uno del mismo mes, ha recaído este empleo, por d[ic]has Reales ordenanzas, en d[on] Manuel de Valbuena, que servirá el empleo de oficial mayor ynterventor de él por titulo que le despachó el Ex[celentisi]mo señor Marques de Grimaldi, cavallero del Ór[de]n de Santi Spiritus, gentil hombre de Cámara de S[u] M[agestad] con exercio de su Consexo de Estado, su primer Secretario de Estado, y del Despacho, y Superintendente G[ene]ral de la Renta de estafetas, correos/ y postas, de dentro y fuera de España y de las Yndias, en S[a]n Ildefonso a treinta de octubre del año pasado de mil setecientos sesenta, y quatro. Y queda vaco, el de oficial mayor interventor, y siendo preciso, según las citadas reales ordenanzas nombrar persona, que le sirva, que sea de las circunstancias, de integridad, amor, y zelo al real servicio que para ello se requiere: concurriendo éstas, y las demás buenas partes necesarias en d[on] Mauricio de Riv[er]a y Carrasquilla, natural, y vez[in]o de esta ciudad, por autto de este día, le he nombrado, y destinado para que sirva de oficial mayor ynterventor de la estafetta establecida en esta ciudad con el mismo sueldo de mil pesos en cada un año que se le asignaron, por d[ic]ho s[eñ]or Superintendente G[ene]ral y señores Administradores G[ene]rales, al referido d[on] Manuel de Valbuena, y mandé se le despachase título, en forma.

En cuya consecuencia, usando de las facultades que se me conzeden por las Reales ordenanzas veinte y una de los Administradores, y quarta del oficial mayor ynterventor por el pres[en]te elijo de puño y nombro por tal oficial mayor ynterventor de la estafeta, y correo maritimo de esta ciudad, al nominado d[o]n Mauricio de Rivera, y Carrasquilla, con la asignación del sueldo referido de mil pesos en cada un año, que se le pagarán del mismo modo, que hasta el presente, se le hayan satisf[ec]ho al d[ic]ho d[on] Manuel de Valbuena, y que há de empesar a gozar, desde el día en que tome la posesión de este empleo, y que haga juramento en mi presencia, y la del d[ic]ho Administrador, de observar, y cumplir bien y fielmente, lo que está mandado en la Ynstrucion particular, y Reglamento Provisional, formados por d[ic]ho Ex[celentisi]mo señor Marqués de Grimaldi, para el establecim[ien]to de d[ic]ho correo marítimo, y las demás ór[de]n[e]s, que en adelante se comunicaren, por S[u] E[xcelencia] en v[i]r[tu]d de sus Resoluciones, por los referidos señores Administradores G[ene]rales o las que por d[ic]hos señores se dieren, para el mas exacto cumplimiento de d[ic]ho empleo, con la condición de traer, confirmación de este nombram[ien]to de d[ic]hos s[eñ]or[es] a quienes he reservado, en consecuencia de lo que se me previene, en mi título de subdelegación, de veinte, y ocho de octubre, de mil setecientos, sesenta, y quatro, informar, lo conducente a este // asunto [...].

En cuya conformidad, el d[ic]ho Administrador d[on] Manuel de Valbuena, y los demás Dependientes el d[ic]ho correo marítimo, tendrán por tal oficial mayor ynterventor de la estafetta de esta ciu[da]d, a el d[ic]ho d[on] Mauricio de Rivera, y Carrasquilla, a quien se le guarden y hagan guardar, bien y cumplidamente, todas las regalías, prerrogativas, excempciones [...], y

prehemencias que por repetidas Reales Cédulas, Decretos, y Ór[de]n[e]s de S[u] M[agestad] están concedidas a este empleo, y dependientes de correos, estafetas, y postas de estos reynos, y que se han declarado por d[ic]ho Ex[celentis]imo s[eñ]or Marqués de Grimaldi, a favor, de el por convenir así al real servicio, y de este nombram[ien]to, a cuia continuación se hará el auto, del prevenido juramento, y posesión [...], se tomará razón por d[ic]ho Administrador, en los libros de su oficina/ donde corresponda para en ellos conste.

Pues para todo ello mandé librar el presente firmado de mi mano, sellado con el sello de mis armas, y refrendado del ynfraescrito ess[criba]no mayor de esta Governaz[ió]n.

Dado en Cartaxena de Yndias a diez, y nueve días del mes de septiembre de mil setecientos sesenta, y cinco días, Digo años.

Marques de Sobremonte. Lugar del Sello.

Matheo Carrasquilla en veinte y quatro de septiembre de mil setecientos sesenta, y cinco, se hizo por ante mi, y en prezenzia del s[eñ]or gov[ernad]or y com[i]tte g[ene]ral juez subdelegado, y del administrador del correo marítimo de esta ciudad d[on] Manuel de Valbuena, por d[on] Mauricio de Rivera, y Carrasquilla el juram[en]tto que previene el título antecedente en la forma dispuesta por d[e]r[ech]o. Y lo firmó con su señoria, y el d[ic]ho Administrador, de que doy feé. Sobre Monte. Manuel de Valbuena. Mauricio Carrasquilla. Matheo Carrasquilla.

Queda tomada la razon de este título en la Administrazion de mi cargo. Cartaxena, y septiembre veinte y quatro, de mil setecientos sesenta y cinco.

9

1766, junio 25. Madrid.

Minuta de la carta de los Directores Generales de la renta de correos a Manuel de Valbuena, administrador de correos de Cartagena de Indias.

B.: A.G.I., *Correos*, 69 A. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística cursiva. Buena conservación.

(Cruz)

Cartagena de Yndias.

S[eño]r mío.

En carta de 1º de febrero de este año, nos dice v[uestra] m[erced] que habiendo experimentado el trabajo q[ue] ha ocurrido en esta Adm[inistraci]on p[ar]a el¹⁵⁶⁷ [aparece tachado despacho] recivo y despacho a correos, y embarcaciones, sin q[ue] para¹⁵⁶⁸ soportarle sea p[or] suficiente el oficial ma[yo]r, ha tomado v[uestra] m[erced], para q[ue] le ayude desde 1º de enero a d[o]n Joseph de la Terga, sugeto con inteligencia, y en quien concurren buenas circunstancias, señalándole 8 r[eale]s de plata diarios, pidiendonos aprovemos esta elección.

Así lo executamos por aora atendiendo a lo q[ue] v[uestra] m[erced] nos expone, pero¹⁵⁶⁹ lo avisamos a d[o]n Joseph Antonio de Armona, con quien tenemos a v[uestra] m[erced] dicho anteriorm[en]te se entienda sobre varios asuntos por si no se le ofrezca reparo en que haia ese dependiente mas, pues, como los trabajos de esa Adm[inistraci]ón /^{1vº} [de]penden la ma[yo]r parte de la¹⁵⁷⁰ corresp[ondenci]a mensual en las [...] y exped[ici]ón de las balandras¹⁵⁷¹ Havana tendrá más conocim[ien]to de la necesidad de operarios para evaquar los asuntos; y repetimos a v[uestra] m[erced] para lo subcesivo acuda al mismo Armona¹⁵⁷², con todo lo q[ue] se le ofrezca, para q[ue] por su mano se nos haga pres[en]te, lo que fuere mas combeniente, sin q[ue] por esto deje v[uestra] m[erced] también de avisarnos derecham[en]te¹⁵⁷³ a todo lo q[ue] ocurra.

Dios g[uard]e m[ucho]s a[ño]s.

M[adrid], 25 de junio de 1766.

S[eñor] d[o]n Man[ue]l de Valbuena.

¹⁵⁶⁷ “despacho” (tachado).

¹⁵⁶⁸ [...] (tachado).

¹⁵⁶⁹ “nos parece” (tachado).

¹⁵⁷⁰ [...] (tachado).

¹⁵⁷¹ [...] (tachado).

¹⁵⁷² [...] (tachado).

¹⁵⁷³ [...] (tachado).

1768, octubre 16. San Lorenzo el Real.

Real Decreto para que en los reinos del Perú se administren de cuenta de la Real Hacienda los correos de tierra incorporados a la Corona.

B.: A.G.N.C., *Colonia, Miscelánea*, tomo 72, documento 27, 1777. Papel, 2 hojas. Impresa. Buena conservación.

Por mi Real Cédula de trece de este mes, de que incluyo exemplares, y por la escritura, documentos, consulta de la Junta de Incorporación de los oficios de Correos de Indias, y resoluciones mías que se insertan en ella, se enterara el Consejo de las Indias del convenio hecho con Don Fermín Francisco de Carvajal y Bargas, Conde del Castillejo y del Puerto, y de la incorporación en mi Corona del oficio de Correo mayor de las Indias descubiertas y por descubrir, que posehía el mismo Conde como descendiente y sucesor del doctor Lorenzo Galíndez de Carvajal, que fue del Consejo y Cámara, por merced que le hizo en catorce de mayo de mil quinientos y catorce la señora reyna doña Juana, baxo la remuneración y gracias que he tenido por bien concederle.

Y para que tenga puntual cumplimiento la incorporación efectiva a mi Corona, y se dé por mis virreyes del Perú y Santa Fe a las personas que destinaré el Marqués de Grimaldi, mi primer Secretario de Estado y del Despacho, Superintendente general de Correos y Postas de dentro y fuera de España y de las Indias, y baxo de sus órdenes los Administradores generales de esta Renta don Lázaro Fernández de Ángulo, y don Antonio de la Quadra, ambos de mi Consejo de Hacienda, la posesión de dicho oficio de Correo mayor, y señaladamente de los Oficios particulares que el citado Conde tenía establecidos, y disfrutaba en todo el ámbito de los expresados virreynatos, se expedirán por el referido mi Consejo la Cédula o Cédulas que a este fin se necesiten.

Y respecto que los catorce mil pesos de recompensa se han de pagar al Conde desde que se empiecen a disfrutar por mi Real Hacienda los mencionados oficios, he resuelto que hasta el último día de junio del año próximo de mil setecientos sesenta y nueve continúen de cuenta del mismo Conde, y que desde el día primero de julio siguiente empiecen a correr y se administren en todas partes por cuenta de mi Real Hacienda; pues he considerado que este término es

suficiente para que puedan llegar las órdenes a los pueblos más remotos donde haya establecido caja.

Como no es posible nombrar prontamente administradores para todas partes, dispondrán los virreyes, presidentes y gobernadores respectivamente, que en los parages donde no haya encargados por mi Renta de Correos para cuidar del marítimo, continúen los tenientes del Conde del Castillejo de cuenta de mi Real Hacienda, si los juzgaren suficientes, o substituirán interinamente personas que lo sean, hasta tanto que lleguen los nombramientos que expidan los Administradores generales de correos, baxo las órdenes y aprobación del Superintendente General: recaudando y depositando en las Caxas Reales por cuenta a parte los productos que vayan rindiendo, a disposición de dicho Superintendente y Administradores generales para darles el destino que convenga, siendo el primero reintegrar a los citados tenientes del Conde la prorrata de la anualidad que le tubieren anticipada, conforme al artículo XIV del convenio.

Para manifestar a aquellos mis fidelísimos vasallos los efectos saludables por qué me he movido a incorporar estos oficios en la Corona, que es el de unir, estrechar y facilitar la correspondencia entre estos y aquellos dominios, vengo en que por sobreporte de tierra en las cartas que por el correo marítimo fuesen a toda la América Meridional, solo se cobre la mitad de lo que hasta aquí cobraba el Conde del Castillejo; ya que por ahora no es posible libertarlos de todo el dicho sobreporte como yo deseaba, mediante los crecidos costes que ha de tener el conducir por tierra la correspondencia desde el puerto a donde arriben los paquebotes del correo marítimo hasta las provincias más separadas de él.

Considerando la utilidad que resulta al comercio interior de las provincias comprehendidas en los virreynatos del Perú y Santa Fe en la continuación de las encomiendas de oro y plata, que han acostumbrado conducir los chasquis por cuenta del Conde del Castillejo y de sus causantes, lo que se les ha tolerado con reflexión a dicha utilidad, sin embargo de haberse expedido órdenes para que cesasen: es mi voluntad, que dichos virreyes, audiencias, presidentes, y gobernadores no impidan que se continúen estas conducciones en la forma que se haya hecho hasta aquí, interín que yo no disponga otra cosa; en la inteligencia de que por el Superintendente General de Correos, y baxo sus órdenes por los Administradores generales de esta Renta, tomadas que sean las noticias convenientes, se establecerá la forma metódica y activa para que a título de estas conducciones no se retarde la correspondencia en su circulación, que se debe mirar como objeto principal; y el producto que rindan estas encomiendas se recaudará y pondrá en las Caxas Reales, interin se nombran administradores, baxo las mismas reglas que he venido en prescribir para el recaudo del valor de correos, por deber andar unidos ambos ramos, aunque de naturaleza muy distinta.

Reservo para quando haya oído los dictámenes y noticias convenientes, establecer las tarifas generales para el cobro de los portes de cartas de mar y tierra, y para los derechos de conducción de encomiendas, con todo el beneficio posible de aquellos vasallos; cuyo asunto ha de correr privativamente por la Superintendencia y Administracion general de Correos, dándoseme cuenta por la vía reservada de Estado.

Tendrase todo entendido en mi Consejo de las Indias para su cumplimiento en la parte que le toque, y se expedirán las cédulas o despachos necesarios sin la menor pérdida de tiempo, de suerte que puedan ir los principales /^{2º} pales (*sic*) por los navíos de guerra, que están para hacerse a la vela al Mar del Sur, y los duplicados por el primer paquebote del correo marítimo, que salga de La Coruña para Buenos Ayres.

Rubricado de la Real mano de S[u] M[agestad].

En San Lorenzo el Real a diez y seis de octubre de mil setecientos y sesenta y ocho-

Al Marqués de San Juan de Piedras Alvas.

11

1769, febrero 22. Cartagena de Indias.

Cuenta de gastos de la goleta "Nuestra Señora del Rosario" destinada al servicio del correo marítimo entre Cartagena de Indias y Portobelo.

A.: A.G.I., *Correos*, 73 B. Papel, 2 hojas. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(Cruz)

Cuenta que yo d[o]n Antonio Marín de Aguirre, capitán y maestre de la goleta de la renta nombrada "N[uestr]a S[eñor]a del Rosario" doy al señor d[o]n Antonio Calderón, administrador por su Magestad de la misma renta en esta ciudad de Cartagena de los gastos de sueldos que por mi, y la tripulación de d[ic]ha embarcación de mi cargo en el mes de diciembre del año próx[im]o pas[ad]o se han vencido y hemos percivido de d[ic]ho señor administrador y demás que se ha necesitado para el avío de la expresada goleta, cuio por menor de todos son a saver.

| | Reales de plata |
|---|------------------------|
| Primeramente, éste por quatrocientos reales de plata que tengo percividos de d[ic]ho señor administrador por mi sueldo en el mes de diz[iemb]re del año próximo pasado mediante a tener cobradas las demás pertenecientes al año d[ic]ho en la administr[aci]on del correo de Trin[ida]d. | 400 |
| Por ciento setenta y seis rr[eale]s q[u]e se pagaron a d[o]n Manuel del Valle cont[ramaest]re de esta goleta por su haver en íd[e]m. | 176 |
| Por ochenta y ocho r[eale]s satisf[ec]hos en íd[e]m a d[o]n Joaquín Marín, segundo piloto interino. | 88 |
| Por ciento veinte r[eale]s satisf[ec]hos a Antonio Pérez, cozinero | 120 |
| Por ciento veinte r[eale]s satisf[ec]hos a Joseph Alphonzo, marinero. | 120 |
| Por ciento veinte r[eale]s satisf[ec]hos a Ysidoro Martin, íd[e]m. | 120 |
| Por ciento veinte r[eale]s satisf[ec]hos a Fran[cis]co Rodriguez, íd[e]m. | 120 |
| Por ciento veinte r[eale]s satisf[ec]hos a Geronimo de Sora. | 120 |
| Pasa a la b[uel]ta | 1.264 / ^{1vº} |
| Por ciento veinte r[eale]s de plata satisf[ec]hos a Miguel Geronimo, íd[e]m. | 120 |
| Por ciento veinte r[eale]s de plata satisf[ec]hos a Antonio el Cathalan, íd[e]m. | 120 |

Gastos hechos en la goleta

| | |
|---|----|
| Por una barrena de alfajía m[aior]r y otra menor y quatro guardacabos catorce reales. | 14 |
| Ydem veinte y quatro reales de plata, importe de un motón herrado para la ostaga maior. | 24 |
| Ydem seis reales de plata importe de dos libras de hilo para los menesteres de esta embarcación en el viage. | 6 |
| Ydem doze reales importe de dos zunchos de fierro para el penol de botavara. | 12 |
| Yd[e]m veinte i dos r[eale]s importe de una [arroba] de cebo para abrigar los palos. | 22 |
| Yd[e]m catorze reales importe de un medio curtido. | 14 |
| Yd[e]m diez y seis reales de plata gastados en hacer un zepo para la ancla nueva que se montó para esta embarcazi[ón] al ministro de marina de esta ciudad los mismos que se pagaron a un carpint[er]o. | 16 |
| Yd[e]m veinte r[eale]s importe de la madera para dicho zepo y quatro clavos de a terciá. | 20 |
| Ydem veinte reales de plata importe de las velas p[ar]a luz en la vitacora. | 20 |
| Ydem ocho r[eale]s importe de media [arroba] de brea q[u]e compré en Portovelo. | 8 |

Pasa al frente

1.660// 2^o

| | |
|---|-------|
| Por diez y seis reales de p[la]ta que satisfize a un galafate por un dia de jornal el que hecho en cojer algunas goteras a la goleta. | 16 |
| Por ocho reales importe de ochocientas tachuelas de bombas. | 8 |
| Por veinte i quatro r[eale]s importe de dos tablas de tillado y un jornal a un carpintero para hacer dos catres más. | 24 |
| Por treinta y dos reales de p[la]ta que satisfize por el costo de la descarga del azúcar. | 32 |
| | 1.740 |

Ymportan según parece las partidas de esta c[uen]ta de gastos de esta embarcación hechos en este viaje un mil setecientos quarenta rreales de plata los mismos que tengo recibidos del nominado señor administrador d[o]n Antonio Calderon.

Y para que conste y sirva de lexítima data en sus cuentas firmo esta en la referida ciudad de Cartagena a veinte y dos de febrero del año de mil setecientos sesenta y nueve.

Antonio Marin de Aguirre (*rúbrica*).

12

1769, abril 4. Cartagena de Indias.

Carta de estimación realizada por Gregorio Corcho y Rafael Lasso sobre la goleta “El Conde Ricla” y la balandra “La Amable María”.

A.: A.G.I., *Correos*, 73 B. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(Cruz)

Señor d[o]n Antonio Calderón.

En vista del encargo de v[uestra] m[erced] de q[u]e reconozcamos la goleta el correo le noticio el valor q[u]e puede tener en el estado presente y asimismo lo q[u]e vale la balandra francesa en el estado q[u]e se alla digo la goleta del correo marítimo nombrada “El Conde Ricla” en el estado q[u]e se alla al presente la estimo en ochocientos p[eso]s con todos sus pertrechos; la balandra francesa la “Amable María” contados sus pertrechos la estimo en dos mil y quatro cientos p[eso]s.

Cartaxena de Yndias. 4 de abril de 1769.

Gre[gori]o Corcho (*rúbrica*).

Raphael de Lasso (*rúbrica*).

13

1769, mayo 20. Cartagena de Indias.

Justificación de la venta realizada por Juan Bautista Cavilla a Blas Salazar.

A.: A.G.I., *Correos*, 73 B. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(Cruz)

Digo yo Juan B[autis]ta Cavilla q[u]e vendy al cap[itá]n d[o]n Blas Salazar lo siguiente. A saver.

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| Primeram[en]te un [...] fino en | 2 p[eso]s |
| Mas 12 motones | 20 |
| Ydem dos botij[a]s de alquitrán | 80 |
| Mas 1 [arroba] de almagra en | 22 |
| Por un valde q[ue] me mandó haser | 10 |

Y para q[u]e así conste lo firme oy 20 de mayo de 1769.

Juan B[autis]ta Cavilla (*rúbrica*).

14

1769, junio 17. Cartagena de Indias.

Nota de la carga a flete y pasajeros de la goleta “Nuestra Señora del Rosario” destinada al servicio del correo marítimo entre Cartagena de Indias y Portobelo.

A.: A.G.I., *Correos*, 73 B. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(*Cruz*)

Nota de la carga a flete y pasajeros con que sale la goleta “N[uest]ra Señora del Rosario” destinada al servicio del correo marítimo que deve hazerse a la vela de este puerto de Cartagena para el de Portovelo mañana 17 del corriente mes de junio de 1769. A saber.

Carga a pagar su flete en Portov[el]o.

Reales de plata

Primeramente ha embarcado D[o]n Pedro Antonio de Alonso y Quintana, tres tercios de mercaderías con peso bruto de 17 [arrobas] 17 [libras] ajustados a 3 r[eale]s cada [arroba] cuyo ymporte debe satisfacer en la Adm[inistració]n de Portovelo d[o]n Juan de Sanguillén

0053

Yd[e]m dicho d[o]n Juan de Sanguillén deve satisfazer por 283 ½
el ymporte de 15 tercios de caserillos con 113[arrobas] 10
[libras] que el referido d[o]n Pedro Alonso embarca de su
cuenta y riesgo como los antecedentes, ajustado 2 ½
rr[eale]s [arrobas]

Assimismo debe satisfazer en dicha administración de 27 ¾ /
Portovelo el mencionado d[o]n Juan de Sanguillén por el
importe del flete de dos tercios de papel, con peso bruto
de 13 [arrobas] 21 [libras] ajustado 2 r[eale]s que el mismo
d[o]n Pedro Alonso le remite

Ygualmente ha embarcado d[o]n Juan Fernández de 143 ¾
Moure tres tercios y quatro mas que por todos son siete
tercios de mercaderías numero 1 a 7 con peso de 47
[arrobas] 23 [libras] ajustada cada [arroba] a 3 r[eale]s que
debe satisfazer en la Administración de Portovelo d[o]n
Joseph Manuel de Arze aus[en]te su poder, por el ymporte
del flete

508

Pasageros

Primeramente ha satisfecho en esta Administración de mi 128
cargo d[o]n Fran[cis]co Requena por su pasage hasta
Portovelo dies y seis pesos, según ajuste hecho conmigo

Yd[e]m d[o]n Joseph García me ha satisfecho quarenta y 48
ocho rreales, por el pasage hasta Portovelo, de un negro
esclavo suio nombrado Melchor

Yd[e]m D[o]ña Manuela Faxardo ha satisfecho en esta 48
Administración, quarenta y ocho r[eale]s por el pasage de
una mulata su esclava, nombrada Bonifacia Sotelino

224

Cartagena de Yndias 17 de junio de 1769.

Antonio Calderón (*rúbrica*).

1769, agosto 1. La Habana.

Carta de pago realizada por José Antonio Armona, administrador de correos de La Habana, correspondiente al ramo de embarcaciones sobre la cantidad entregada en la caja de intervención de dicha estafeta por Antonio Calderón, administrador de correos de Cartagena de Indias.

A.: A.G.I., *Correos*, 73 A. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(Cruz)

D[on] Joseph Antonio de Armona del Cons[e]jo de S.M. en el Tribunal de la Contad[urí]a m[ai]or de cuentas Adm[inistrad]or Gen[era]l de Rentas de la Ysla de Cuba, y Pr[incip]al de la de Correos de America, con recid[enci]a en la ciudad de la Havana

Ha enterado en la caja de ynterv[enci]ón de la Administración pr[incip]al de correos de mi cargo, el s[eñ]or d[on] Antonio Calderón, Adm[inistrad]or pr[incip]al de la estafeta de la ciudad de Cartagena, y sus agregadas: ocho mil seiscientos noventa y medio r[eale]s de plata moneda corr[ien]te los mismos que remitió comprehendidas en maior cant[ida]d y registrados por mano del Adm[inistrad]or de la estafeta de Trinidad, por cuenta de los productos del ramo de embarcaciones en el año próximo pasado del ramo de embarcaciones en el año próximo pasado de 1768 aplicados a la respectiva cuenta g[ene]ral de aprovechamientos, y gastos de ellas, que por mi mano deve presentar a la Contad[urí]a G[ene]ral de la Renta en Madrid, donde lo serán de legitimo abono por virtud de este documento q[u]e ha de acompañarla, mediante a q[u]e de la misma cant[ida]d queda formado cargo en la cuenta de esta Adm[inistraci]on Pr[incip]al por el corr[ien]te año.

Y para q[u]e conste y sirva de documento justificante a la data, libro este abono por triplicado a un solo efecto, con ynterv[enci]on del ofiz[ia]l m[ai]or cont[ad]or interino de esta Adm[inistraci]on pr[incip]al en La Havana a prim[er]o de ag[os]to de mil setez[ien]tos sesenta y nueve.

Son 8.690 ½ r[eale]s de plata.

Joseph Ant[oni]o de Armona (*rúbrica*).

Con mi ynterv[encio]n: Pedro Martín Tanco (*rúbrica*).

16

1769, diciembre 18. Cartagena de Indias.

José Antonio Pando nombra a Andrés Álvaro, Diego de Alcalá, Francisco del Castillo y Antonio Fernández correos extraordinarios de a caballo; y a Raimundo González, José Ruiz Gómez, Benito García y Félix Medina, correos de a pie.

B.: A.G.I., *Correos*, 69 A. Papel, 2 hojas. Tinta negra. Escritura humanística. Buena conservación.

(Cruz)

D[o]n Joseph Antonio de Pando y Riva Administrador General por S[u] M[agestad] de la Renta de Correos, Postas, y Estafetas de las Provincias del Perú y comisionado para establecer y arreglar los de este Nuevo Reyno de Granada y Costas de Tierra Firme que se administran de cuenta de la Real Hacienda

Por quanto entre las facultades que me están concedidas y son anexas a la jurisdicción económica y directiva de cada teniente de correo mayor es una la de que pueda nombrar según lo tuviere por mas útil al servicio del rey, y al desempeño de la confianza de estos encargos, a todos los dependientes que fueren necesarios para el manejo de d[ic]ha R[ea]l Renta de Correos en estos dominios de América, usando de ella, y atendiendo a las correspondientes circunstancias que concurren en N. N he tenido por combeniente al mejor servicio del rey, y del público nombrarle para que sirva de correo extraordinario de a cavallo [...] en los viajes que se ofrecieren despachar en diligencia de esta ciudad de Cartagena de Yndias para todas partes./^{1vº}

Por tanto, de parte de S[u] M[agestad] y en su r[ea]l nombre exorto y requiero y de la mía pido y encargo a los s[eño]res jueces y ministros subdelegados, u otros quales quiera que exerzan jurisdicción [...] ante quienes este titulo se exiviere [...], y ordeno y mando a todas las personas sugetas a este fuero, hayan y tengan al citado N. N. Por tal correo extraordinario de a caballo y le guarden y hagan guardar bien, y cumplidamente mientras se mantenga en servicio de la expresada renta y goze de este empleo, las preminencias y exenciones que por repetidas Reales Órdenes y Cédulas están concedidas y confirmadas a todos los dependientes della y particularmente las que le conceden traer al pecho el escudo de las armas reales para ser conocido que las justicias no le puedan prender ni detener por deudas. Que quando fuere de viage se le subministren los mantenimientos y las caballerías que huviere menester pagando lo que justo fuere, y no mas según la costumbre del país, que su casa goze de la exencion de alojamiento y otras cargas concegiles. Que no se le aliste para soldado ni se le puedan tomar/^{2o} ni embargar sus carruajes para ninguna parte. Que no se le incluya en el repartimiento de quarteles y últimamente que pueda traer armas ofensivas y defensivas para resguardo de su persona siempre que se hallare egerciendo [...] su empleo, con la claridad también de estar sugeto en todas sus causas civiles y criminales al fuero del juzgado de la superintendencia General de Correos y sus subdelegados privativamente.

Todo y bien cumplidam[en]te por convenir asi al servicio de S[u] M[agestad] y de infringir (que no se espera) a estas exenciones y prerrogativas los contraventores incurrirán en las penas contenidas en las citadas Reales Cédulas y demás que se impondrán a proporción del exceso del que las contraviniese en todo o en parte.

Y de este nombram[ien]to sellado con el sello de mis armas se ha de tomar la razón en el M[uy] Y[lustre] Ayuntam[ien]to de esta ciudad para que se anote sin dilación en los Libros Capitulares de oficio sin llevar derechos para que conste de él fuero y preminencias.

Dado en Cartagena de Yndias, a diez y ocho de diciembre de mil setecientos setenta y nueve.^{2o}

Para Andrés Álbaro

Para Diego de Alcalá

Para Fran[cis]co del Castillo

Para Ant[oni]o Fern[ánde]z

Correos de a Cavallo

Para Raymundo Gonz[ále]z
Para J[ose]ph Ruiz Gómez
Para Benito García
Para Félix Medina

} Ydem de á pie

Titulo de correo extraordinario y del número de la ciudad de Cartag[en]a de Yndias dado a favor de N. N.

17

1770, noviembre 7. Santa Fe.

Orden expedida por Pedro Messía de la Cerda, virrey de Nueva Granada, al administrador de correos de Cartagena de Indias sobre la facultad que poseía dicho administrador en las causas formadas del correo.

B.: A.G.I., *Correos*, 69 B. Copia certificada autorizada por José Flores Longoria en Cartagena de Indias, el 29 de abril de 1771. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística. Buena conservación.

(Cruz)

Haviendo venido en virtud de lo propuesto por el comissionado d[o]n Josseph Antonio de Pando en veinte y dos de mayo último en facultar a los administradores de la renta de correos para q[u]e puedan en las causas de denuncia de correos despachados sin lisencias del oficio, y en la de aprehenz[ió]n de cartas fuera de balija tomar las primeras declaraciones a los denunciados, con assiten[ci]a de un escribano y practicar las demás dilixen[ci]as que prebiene la r[ea]l

ynstruz[ió]n de treinta de henero de mill setecientos sessenta y dos, hasta que puesto en estado el expediente de aprehenz[ió]n que debe seguirse sumariamente lo pasen a las justicias ordinarias, para q[u]e sentencien la causa entretanto q[u]e en aquel lugar, o parage, hay subdelegado o visitador comissionado por la renta.

Lo prevengo a v[uestra] m[erced] en fuerza de esta orden, para su inteligencia y cumplimiento, vajo de el concepto de q[u]e no p[or] esta providencia pueda v[uestra] m[erced] introducirse en otros actos jurisdiccionales, más q[u]e los q[u]e quedan referidos y p[ar]a los fines a q[u]e se dirigen.

S[an]ta Fee y siete nob[iembr]e de mill setecientos y setenta.

El b[aili]o f[ray] d[o]n Pedro Messía de la Cerda.

Al Administrador de el Correo de Cartaxena.

Es copia de la origin[a]l que para en esta Adm[inistraci]ón pr[incip]al de Correos de mi cargo. Cartag[e]na de Yndias 29 de abril de 1771. Joseph Flores Longoria (*rúbrica*).

18

1770, noviembre 8. Cartagena de Indias.

Recibo de sueldo percibido por Antonio Calderón, administrador de correos de Cartagena de Indias, por valor de 4.092 y ¼ reales de plata correspondiente al periodo 1 de enero a 7 de noviembre de 1770.

A.: A.G.I., *Correos*, 74 A. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(Cruz)

D[o]n Antonio Calderón, admin[istrad]or q[u]e he sido de los correos de mar y tierra de esta ciudad de Cartagena de Yndias y sus agregadas q[u]e se administran por cuenta de la Real Hazienda:

Reciví de S[u] M[ajestad] y del producto de valores de esta Admin[istraci]ón principal de correos la cantidad de quatro mil noventa y dos y quartillo r[eale]s de p[la]ta, los mismos q[u]e me correspondieron por mi sueldo de Admin[istrad]or desde primero de henero hasta siete de noviembre del corriente año que estubo a mi cargo esta dicha Admin[istraci]ón, al respecto de seiscientos p[eso]s anuales en virtud del nombramiento del Exc[elentísi]mo. S[eño]r Marqués de Grimaldi despachado en veinte y quatro de julio de mil setecientos sesenta y siete.

Y para q[u]e conste lo firmo en Cartagena de Yndias a ocho de noviembre de mil setecientos y setenta.

Antonio Calderón (*rúbrica*).

Son 4.092 $\frac{1}{4}$ r[eale]s p[la]ta.

19

1770, noviembre 8. Santa Fe.

Mandamiento de Pedro Messía de la Cerda, virrey de Nueva Granada, sobre conducción del correo en el interior neogranadino

B.: A.G.I., *Correos*, 69 B. Copia certificada autorizada por José Flores Longoria en Cartagena de Indias, el 29 de abril de 1771, sobre un traslado de fecha 15 de noviembre de 1770. Papel, 2 hojas. Tinta negra. Escritura humanística. Buena conservación.

(*Cruz*)

El Marq[ué]s de la Vega de Armijo, b[ailí]o de Lora, fr[ay] d[o]n Pedro Messía de la Cerda, cavallero Gran Cruz de Justicia en la Religión de S[a]n Juan, gentil hombre de cámara de S[u] M[ajestad], con llave de entrada de su Consejo, en el R[ea]l y Supremo de Guerra, theniente g[ene]ral de la R[ea]l Armada, virrey, gov[ernad]or y cap[itá]n general de este nuevo reyno de Granada y provincias de Tierra Firme, etc[étera].

Por quanto con la incorporaz[ión] a la R[ea]l Corona de los Correos y Postas de estas Ynd[ia]s se ha resuelto por S[u] M[ajestad] que adaptándose las reglas e ynstrucciones formadas

para los de España, se arreglen y establezcan aquellas providencias, q[u]e sean más conformes a sus r[eale]s intenciones, como dirigidas a facilitar la correspondencia y unión entre sus amados vasallos, su mexor gobierno, y administraz[ió]n de justicia, y ha este efecto se hallan libradas y a las que han parecido correspondientes, designando los días, en que precisamente deben en cada mes seguir de esta capital los correos ordinarios de las veredas de Cartaxena, Popayán y Maracaybo, de modo que el público asegure más breve y seguramente la conduz[ió]n de sus correspondencias para todos los parages, villas y lugares de las enunciadas veredas o rutas.

Por tanto, ordeno y mando que ninguna persona de qualquiera estado, condiz[ió]n, o calidad, sea osado a llevar, ni conducir carta, pliego, ni paquete alguno, no siendo de nudito, y con recado, o recomendaz[ió]n, siendo sen-/^{1º}v° silla y sin oblea, baxo la pena de ocho r[eale]s de plata por cada una, además de el porte, y de aplicarle conforme a ordenanza la pena corporal, que a su pena corresponda, y que siendo dirigidas en fraude de esta renta, y con ordenes de otro, por averle satisfecho lo correspond[ien]te a su trabajo, se reputará como correo despachado sin licencia, y se sacarán al ynteressado y contra quien resulte probado el delito, doscientos p[eso]s de multa, si los tubiere, y de no, se le aplicará la pena corporal q[u]e corresponda.

Que de el proprio modo ninguna persona de qualquiera estado, clase o condiz[ió]n que sea podrá despachar por si chasqui o correo alguno, ya sea de a pié o ya de a cavallo para qualquiera parte de las veredas de dichos correos, o de fuera de ellos, siendo en esta capital, o qualquiera otra ciudad, o villa donde aya estafeta, o administraz[ió]n, por q[u]e si alguno los necessitare ha de acudir a solicitarlo a ella de la calidad que lo pidiere, para que por d[ic]ha administraz[ió]n se despache a ella, se pague lo que conforme al reglamento se ha regulado, y se le libre por el administrador el respectivo pasaporte o licencia. En inteligencia de que quando el chasqui se dirija para parte donde no aia correo, solo se cobrará el porte, no derecho de lisencia, sino q[u]e se le franqueará gratis; y que de el mismo modo, si el chasqui o correo se embia de parte donde no lo ay establecido, luego q[u]e llegue al parage donde ay estafeta, ha de ocurrir al administrador de ella para que poniéndole de valde el sello, o nota correspondiente, pueda sin embaraso seguir //^{2º} a su destino baxo de el supuesto de q[u]e, si en él ay caja de correo, ha de ir a manifestarlo a la administraz[ió]n para que conste en ella, y se pague lo conveniente antes de entregarlo a la persona a quien se dirija, todo vaxo la pena de doscientos p[eso]s al sugeto q[u]e despachare el tal chasqui; y ha este aplicándole la corporal q[u]e mereciere.

Que para facilitar al público la correspondencia, siempre que algún particular quiera embiar alguna carta, por algún criado, o sugeto, de confianza, que no sea comprehendido en la clase de los chasquis, o correos despachados, sin lisencia, la presenten a la administraz[ió]n para q[u]e pagando su porte, y puesto el sello de el oficio, pueda correr sin embaraso. Y que si algún particular, a su arvitrio y voluntad, quisiere remitir por el correo alguna, o algunas encomiendas

de oro, plata u otros emboltorios de valor, lo pueda executar conviniéndose con el administrador en el precio que por esta razón aya de pagar.

Todo lo qual assí se guarde, cumpla y execute, bajo las penas impuestas, publicándolo por vando a usanza de guerra, para que llegue a noticia de todos, dando los testimonios que pidiere para que lo mismo se practique en las demás partes y ciudades, donde conviniere al comissionado d[o]n Josseph Antonio de Pando.

Que es dado en S[an]ta Fee a ocho de nobiembre de mill setecientos y setenta.

El b[aili]o fr[ay] d[o]n Pedro Messía de la Zerda.

Por mandado de S[u] E[xcelencia], Josseph de Rioxas.

Concuerta este traslado con el Decreto original, de donde se sacó /^{2º} y corrigió está cierto y verdadero; y para q[u]e conste en virtud de lo mandado, doy el presente, y firmo en Santa Fee, a quinse de nobiembre de mill setecientos y setenta. Sin derechos. Josseph de Roxas, corregido.

Es copia de la que queda en esta Adm[inistraci]ón pr[incip]al de correos de mi cargo. Cartag[e]na de Yndias, 29 de abril de 1771. Joseph Flores Longoria (*rúbrica*).

20

1770, diciembre 31. Cartagena de Indias.

Reintegro de pago efectuado por Antonio Calderón, administrador de correos de Cartagena de Indias, correspondiente al suplido realizado a Esteban Pupo, administrador de correos de Mompox.

A.: A.G.I., *Correos*, 73 B. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(Cruz)

D[o]n Antonio Calderón, administrador principal de los correos de este puerto enteró en la Real Caja de nuestro cargo oy día de la fecha trescientos pesos por otros tantos que con calidad de reintegro en ella suplieron los de la villa de Mompox a d[o]n Estevan Pupo administrador de

la estafeta de correos de aquella villa, para las urgencias que se ofrecían en ella en treinta de diciembre del año próximo pasado de mil setecientos sesenta y nueve de que en el mismo día firmó recibo el que por testimonio existe en estos reales oficios. Y para q[u]e conste firmamos por duplicado el presente.

Real Contaduría de Cartaxena, diciembre treinta y uno de mil setecientos y setenta.

Son 300 pesos.

Escovar (*rúbrica*).

Montero (*rúbrica*).

21

[1771] [Cartagena de Indias].

Razón de los empleados en la administración principal de correos de Cartagena de Yndias y sus agregadas con expresión de sus sueldos y los que se regulan necesarios.

B.: A.G.I., *Correos*, 69 B. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(Cruz)

Razón de los empleados en la administración principal de correos de Cartagena de Yndias, y en las estafetas de su comprensión con los sueldos que provisionalmente gozan desde principio del año de setenta, y los que se regulan necesarios para una precisa subsistencia.

| <u>Administración principal de Cartag[en]a</u> | <u>Sueldos provisionales</u> | <u>Que se regulan necesarios</u> |
|--|------------------------------|----------------------------------|
| Administrador d[o]n Joseph Flores Longoria | 700 | 1.500 |

| | | |
|--|-----|-----|
| Ynterventor d[o]n Thomas Alonso Carriazo | 400 | 750 |
| Ofizial segundo d[o]n Joseph Martínez y Viana | 360 | 450 |
| Ofizial tercero d[o]n Bernabé Antonio Novoa | 250 | 360 |
| <u>Estafetas de Portovelo</u> | | |
| Administrador d[o]n Pedro de Arispe | 600 | 600 |
| Necesita un oficial con que este administrador tiene dadas sus fianzas, a satisfacción del administrador principal de Cartagena. | “ | 250 |
| <u>Ydem de Panamá</u> | | |
| Administrador Joaquín García Castañón. Tiene dadas sus fianzas, como el anteced[en]te. | 600 | 800 |
| <u>Ydem del Río del Hacha</u> | | |
| Administrador d[o]n Joachin de Ybarra, a 10 p[o]r [ciento]. | | |
| <u>Ydem de Santa Martha</u> | | |
| Administrador d[o]n Miguel Longaray | 120 | 120 |
| <u>Ydem de Ocaña</u> | | |
| Administrador d[o]n Bernardo Rodríguez de Castro, al diez por ciento. | | |
| <u>Ydem de Mompox</u> | | |

| | | |
|--|-------|-------|
| Administrador d[o]n Ramón del Corral y Castro | 200 | 300 |
| <u>Ydem de Tenerife</u> | | |
| Administrador d[o]n Manuel Josef Ballestas, sirve de gratis. | | |
| | 3.230 | 5.130 |

1771, enero 2. Cartagena de Indias.

José Flores Longoria certifica sobre el importe de las cartas y pliegos sobrantes en la administración de correos de Cartagena de Indias.

A.: A.G.I., Correos, 74 A. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(Cruz)

D[o]n Joseph Flores Longoria, admin[istrad]or principal por S[u] M[ajestad] de los correos de mar y tierra de esa ciudad de Cartagena de Yndias y sus agregadas q[u]e se administran de cuenta de la R[ea]l Haz[ien]da.

Certifico y juro q[u]e las cartas y pliegos q[u]e procedentes de las estafetas del reino a pagar sus portes en esta Admin[istraci]ón principal q[u]e se rezivieron y quedaron sobrantes en los meses de noviembre y diciembre del año pasado de mil setecientos setenta: importaron la cantidad de doce r[eale]s de plata, como constará de la respectiva relación particular de valores de los referidos meses y año.

Y lo firmo en Cartagena de Yndias a dos de henero de mil setecientos setenta y uno.

Son 12 r[eale]s de p[la]ta.

Joseph Flores de Longoria (*rúbrica*).

Con mi intervención, Tomás Alonso Carriazo (*rúbrica*).

23

1771, enero 12. Cartagena de Indias.

Recibo de sueldo percibido por José Alfaro, conductor ordinario, encargado de transportar la correspondencia de Cartagena de Indias a Barranca del Rey.

A.: A.G.I., *Correos*, 74 A. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(Cruz)

Digo yo Joseph Alfaro, conductor ordinario de a cavallo de las correspondencias de esta ciudad (para el interior del reino) hasta la Barranca del Rey q[u]e he reziuido de la Admin[istraci]ón principal de correos de ella y de sus respectivas Admin[istrador]es D[o]n Antonio Calderón y Do[n] Josphe Flores Longoria, la cantidad de un mil setecientos doce r[eale]s de p[la]ta por veinte viages q[u]e hize en todo el año pasado de mil setecientos setenta con las valijas de las correspondencias ordinaria desde esta plaza hasta dicho sitio de la Barranca. Los treze viages verificados desde primero de henero hasta veinte y uno de septiembre inclusive, a razón de diez p[eso]s cada uno por ida y vuelta; y los siete restantes q[u]e hize desde veinte y siete de dicho septiembre hasta fin de diciembre (a dos en cada mes) al respecto de doce p[eso]s por viage entero, según lo dispuesto y acordado con el exc[elentí]simo S[eñor] Virrey por el señor comisionado don José Antonio de Pando para el nuevo establecimiento de los correos.

Y para q[u]e conste y sirva de comprovante a dichos señores administradores en sus quantas, doy este por duplicado en Cartagena de Yndias a doce de henero de mil setecientos setenta y uno.

José Antonio Alfaro (*rúbrica*).

Son 1.712 r[eale]s p[la]ta.

1771, enero 12. Santa Fe.

Real Orden de Pedro Messía de la Verda, virrey de Nueva Granada, al gobernador de Cartagena de Indias sobre el pago de los pliegos de oficio.

B.: A.G.I., *Correos*, 69 B. Copia certificada autorizada por José Flores Longoria en Cartagena de Indias, el 29 de abril de 1771. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística. Buena conservación.

(Cruz)

Por R[ea]l Orden de treinta y uno de mayo último ha resuelto S[u] M[ajestad] según se me ha prevenido q[u]e se paguen las cartas de oficio y expediciones de correos, q[u]e circulan en la comprehenz[ió]n de este virreynato, como los pliegos, q[u]e se reciben de España, conforme se estableció en el Reglamento Provicional de el Correo Marítimo, q[u]e se dignó aprobar.

Y estando declarado por éste que nadie en Ynd[ia]s goze de excepz[ió]n (aunque sean los virreyes) para la paga; lo advierto assí a v[uestra] s[eñoría] para q[u]e consiguientemente y por hallarse desidida la duda; q[u]e con semejante motivo ocurrió, y se consultó a S[u] M[ajestad] cuide por su parte, que assí se verifique, desde el primero de este año, agregando este gasto a los demás propios de ese tribunal, u ofizina, y pagándolo de sus respectivos fondos, como nueva separada penz[ió]n.

En intelixencia de q[u]e con este motivo queda insubsistente, la orden de siete de octubre próximo anterior; por q[u]e se exciman, y mandaba llevar en las estafetas cuenta y raz[ó]n separada de los pliegos y cartas de la R[ea]l Audien[ci]a, Tribun[a]l de Cuentas, gov[ernado]res, offiz[ia]les r[eale]s y las de este virreynato: pues desde dicho día, en adelante, todos las deben satisfacer sin excepz[ió]n alguna lo que assí se tendrá entendido para la más puntual observancia.

Dios gu[ard]e a v[uestra] s[eñoría] m[uchos] a[ños].

Santa Fee, doze de henero de mil setecientos setenta y uno.

El b[ailí]o fr[ay] d[o]n Pedro Mesia de la Cerda.

S[eñ]or Gov[ernad]or de Cartaxena.

Es copia de la que queda en esta adm[inistraci]ón pr[incip]al de correos de mi cargo. Cartag[e]na de Ynd[ia]s, 29 de abril de 1771. Joseph Flores Longoria (*rúbrica*).

25

1771, febrero 23. Cartagena de Indias.

Lista de oficiales y tripulación de la balandra “La Diligencia”.

A.: A.G.I., *Correos*, 74 B. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(*Cruz*)

Lista de los oficiales y tripulación de la balandra correo marítimo de S[u] M[agestad], “La Diligencia” según la revista que con esta f[ec]ha se le pasó en esta administración pr[incip]al de correos de Cartagena de Yndias para su regreso a Trinidad. Y préstamo de un mes que se les hizo a cada uno según sus respectivas asignaciones.

| | Reales de plata |
|--|-----------------|
| Capitán, d[on] Man[ue]l del Valle por el préstamo de un mes a razón de cincuenta p[eso]s rezivió | 400 |
| Contram[estre] Estevan Báez, contram[estre], al respecto de veinte y dos p[eso]s ydem | 176 |
| Cocinero, Damian Sánchez cozin[e]ro (<i>sic</i>) a él de quinze p[eso]s ydem | 120 |
| Marineros | |

| | |
|-------------------------------|-----|
| Fran[cis]co Gonzalez yd[em] | 120 |
| Fran[cis]co Rincon yd[em]. | 120 |
| Antonio Ramirez yd[em]. | 120 |
| Joseph An[oni]o Beloso | 120 |
| Juan Ytaliano ydem | 120 |
| Juan Ph[elip]e de Castro ydem | 120 |

Juan Laurel entró a servir en 21 de hen[er]o) en lugar de Manuel de Lima que se retiró enfermo en Cartag[en]a en 20 del mismo

Mozo de Cámara, Joseph Adrán q[u]e entró el día 18 de henero en Cartag[en]a en lugar de J[ose]ph Sotolonga que se quedó en Trinidad en 5 del mismo al hazerse a la vela ydem diez p[eso]s

1.616

Ymporta como pareze lo entregado en esta adm[inistraci]on de Cartaxena a d[o]n Manuel del Valle un mil seiscientos diez y seis r[eale]s de plata.

Cartax[en]a 23 de feb[rer]o de 1771.

Manuel del Valle (*rúbrica*).

1771, febrero 25. Cartagena de Indias.

Lista de gastos de la balandra “La Diligencia”, presta a realizar su viaje a Trinidad a cargo del capitán, Manuel del Valle.

A.: A.G.I., *Correos*, 74 B. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente.
Buena conservación.

(Cruz)

Lista de los gastos que ha causado en este puerto de Cartag[en]a de Yndias la balandra de la renta “La Diligencia” en su 1º viage del corriente año de 1771 para su regreso a Trinidad oy día de la f[ec]ha al cargo de su capitán, d[o]n Manuel del Valle a saber

| Utencilios p[ar]a su avilitación | Reales de plata |
|--|-----------------|
| Por dos libras de hilo para composi[ci]ón de las velas a 4 ½ | 9 |
| Por luzes para la vitácora doce r[eale]s | 12 |
| Por siete p[eso]s compostura de una pipa, un tonel y un tonelete para la aguada | 56 |
| Por una hembra y un macho p[ar]a el timón del bote | 6 |
| | 83 |

Suma como parece el importe de esta cuenta los d[ic]hos ochenta y tres r[eale]s de plata que por mano del expresado capitán satisfice a los sugetos a quienes se devian.

Y de mi or[de]n y con intervención de este oficio hizo y firmo por triplicado para que sirva de comprobante.

Cartaxena de Ynd[ia]s a 25 de febrero de 1771.

Manuel del Valle (*rúbrica*).

1771, febrero 27. Portobelo.

Nota de carga de la goleta correo "Nuestra Señora del Rosario" destinada al servicio del correo marítimo entre Cartagena de Indias y Portobelo.

A.: A.G.I., Correos, 74 B. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(Cruz)

Nota de la carga q[u]e saca de Portovelo la goleta correo de S[u] M[ajestad] nombrada "N[uest]ra S[eño]ra del Rosario" su cap[itá]n d[o]n Antonio Marín en su retorno a Cartagena en su 1º viaxe.

Con destino a Trinidad

Reales de plata

Treze zurrone de cacao a 10 r[eale]s cada uno q[u]e de su cuenta embarcó d[o]n Antonio Marín a pagar en d[ic]ho monta

130

Con destino a Cartag[en]a

15

La tripulación de d[ic]ha goleta embarcaron 1500 cocos a 1 real el ciento a pagar en ella

Que ha pagado en Portovelo

D[on] Lorenzo Bertendona embarcó un zurrón de cacao a entregar en Cartagena al contad[o]r d[on] Pedro Montero pagó en esta

8

153

Portovelo. 27 de febrero de 1771.

Pedro de Arispe (*rúbrica*).

28

1771, septiembre 4. Mompox.

Recibo de sueldo percibido por Antonio Gutiérrez, piloto, encargado de transportar la correspondencia de Mompox a Honda.

A.: A.G.I., *Correos*, 74 B. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(*Cruz*)

Confieso yo Antonio Gutiérrez q[ue] como piloto destinado por el s[eñ]or d[on] Ramon del Corral y Castro, admin[istrad]or de los correos de esta villa, p[ar]a un alcance con una maleta q[ue] se me previno contenía plieg[o]s el R[ea]l Servicio al corr[e]o ordin[ari]o que salió de esta en el día treinta del próx[im]o pass[a]do p[ar]a la villa de Honda.

He recibido onze pesos quatro r[eale]s por mi trabajo, y el de dos compañeros desde esta citada villa hasta el paraje nombrado los badillos, en q[ue] verifiqué d[ic]ho alcance, inclusive el importe de bastim[en]to y flete de barq[ue]ta en esta manera. A mi como piloto tres pessos seis r[eale]s. A los dos compañeros a tres pessos quatro r[eale]s cada uno. En bastimento quatro r[eale]s y flete de barq[ue]ta dos r[eale]s que componen la d[ic]ha cantidad de onze y medio pessos.

Y para que conste firma dos de un tenor a mi ruego por no saber p[ar]a cumplir el uno d[on] Man[ue]l Fernando Gil Thavoda.

En Mompox a 4 de sept[iemb]re de 1771 años.

A ruego de Antonio Gutiérrez: Manuel Fernando Gil Thavoadá (*rúbrica*).

29

[1772] [Lima].

Formulario de la formación de la cuenta general de valores y gastos.

A.: A.G.I., *Correos*, 102 B. Papel, 5 hojas. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(Cruz)

Reyno del Perú

| | |
|---|--|
| Administración de correos de la ciudad o villa de tal parte, agregada a la general de Lima. | Quenta general de valores y gastos desde 1º de enero hasta fin de diziem[b]re de 177 |
|---|--|

Relacion Jurada, y cuenta general ordenada que yo d[on] Administrador de la estafeta de tal parte y sus agregadas doy y presento al s[eñor] d[on] J[ose]ph Antonio de Pando, que lo es general p[or] S[u] M[agstad] de la R[en]ta de Correos de Mar y Tierra, Postas, estafetas, y ramo de encomiendas de este reyno del Perú y provincias de Chile, y Quito, con residencia en la capital de Lima, q[ue] se administra de qu[en]ta de la R[ea]l Haz[ien]da de todo el valor y gastos que ha tenido esta dicha estafeta de mi cargo desde primero de enero hasta fin de diz[iemb]re del año próx[i]mo pass[a]do de 177 con arreglo a los libros, facturas, y demás assientos de ella; y con distinción de los diferentes ramos, de que se compone según las particulares qu[en]tas presentadas cada dos meses de d[ic]ho año, es en la forma siguiente:

| | Cargo | | |
|---|--|-----|-----|
| Cartas beneficiadas de España, y dominios ultramarinos, q[ue] quedaron sobrantes de tal año incluso el medio porte de tierra. | Primeram[en]te me hago cargo de tantos reales de plata corriente, que importaron las cartas de España, y demás dominios ultramarinos, que se beneficiaron en el presente año de las que me aboné por sobrantes en el año anterior de N los tantos reales pertenecientes al porte de mar, y los tantos restantes al de tierra como consta de las relaciones particulares de valores de tales, y tales, meses, que tengo presentadas a la Administ[raci]ón Gen[era]l de Lima con fecha de tal mes, a que me refiero. | 000 | |
| Valor entero de las correspondencias dirigidas por los correos ordinarios del Reyno | <p><i>Ytem</i> me son cargo tantos reales de plata corriente, que he cobrado p[or] el valor entero de las cartas, pliegos, y paquetes del real serbicio, y del público, que procedentes de esta administ[raci]ón se despacharon en doze meses desde prim[er]o de en[er]o hasta fin de diz[iemb]re de d[ic]ho año, por los correos ordinarios del reyno, como consta p[or] /^{1º} maior, y menor del libro gen[era]l de caja nº 1º en donde se ha llevado la razón, y de las seis relaciones bimestres particulares de valores, y gastos juradas, y firmadas que tengo presentadas y con distinción de sus fechas, y cantidades es en la forma siguiente:</p> <p>Por la relación particular correspondiente a los meses de en[er]o y feb[er]o su f[ec]ha tantos de marzo.</p> <p>P[or] la de marzo y ab[ri]l con tantos de mayo.</p> <p>P[or] la de mayo y junio con tantos de jullio.</p> <p>P[or] la de jullio y agosto con tantos de sep[tiemb]re.</p> | 000 | 000 |

| | | | |
|---|--|--|------------|
| | <p>P[or] la de septiembre y oct[ubre] con tantos de nov[iembre].</p> <p>P[or] la de noviem[b]re y diz[iembre] con tantos de en[er]o de este pres[en]te año.</p> <p>Son los mismos.</p> | <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> | <p>000</p> |
| <p>Ymporte de cartas presentadas a sellar y dirigidas p[or] extraordinarios, a diferentes parages del reyno</p> | <p><i>Ydem</i> me son cargo tantos reales de p[la]ta corriente por el valor entero q[ue] cobré de las cartas y pliegos, q[ue] procedentes de esta d[ic]ha Administración se presentaron a sellar en el intermedio de los expresados correos, y dirijí en dichos doze meses por los extraordinarios y personas particulares p[ar]a diferentes parages del reyno, como consta del libro n^o 2 en donde se ha llevado esta razón, y de las seis expresadas relaciones particulares de valores cuió por menor es a saber:</p> <p>P[or] la relación de enero y feb[er]o como queda manifestado.</p> <p>P[or] la de marzo y ab[ri]l.</p> <p>P[or] la de mayo y junio.</p> <p>P[or] la de julio y ag[os]to.</p> | | |

| | | | |
|--|---|--|-----------------------|
| | <p>P[or] la de sep[tiembre] y oct[ubre].</p> <p>P[or] la de nov[iembre] y diz[iembre].</p> <p>Son los mismos.</p> | <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> | <p>000</p> |
| <p><i>Ydem</i> de las entreg[adas] por los conductores y personas particulares de donde no se halla establecida caja de correo</p> | <p>Ydem me son cargo tantos reales de plata corriente q[ue] entregaron los conduct[ores] y otras personas particulares, por el imp[or]te //2^o de las cartas y pliegos que recibieron en d[ic]hos doze meses al tránsito de sus viajes en los parages donde no se halla establecida caja de correo, como consta del citado libro n^o 2 en donde se ha llevado la raz[ón] y de las seis relaciones particulares de valores, a saber:</p> <p>P[or] la de en[er]o y febrero.</p> <p>P[or] la de mayo y junio.</p> <p>P[or] la de sep[tiembre] y oct[ubre] (<i>sic</i>).</p> <p>Son los mismos.</p> | <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> | <p>000</p> <p>000</p> |
| <p>Valor de las correspondencias de España y demás dominios incluso el sobreporte de tierra</p> | <p>Ydem me son cargo, tantos reales de plata corriente, q[ue] importaron las cartas y pliegos de España, y demás dominios ultramarinos de América, que por los correos ordinarios arriva expressados, llegaron p[ar]a esta admi[nistraci]ón, en los referidos doze meses; los</p> | | |

| | | | |
|--|--|---|------------|
| <p>venidas por los correos ordinarios</p> | <p>tantos reales pertenez[ien]tes al porte de mar, y los tantos restantes a la mitad del de tierra como consta por maior y menor del libro n° 2 en donde se ha llevado la raz[ón] y de la seis relaciones particulares de valores que tengo presentadas a saber:</p> <p>P[o]r la de enero y febrero.</p> <p>P[o]r la de marzo y abril.</p> <p>P[o]r la de mayo y junio.</p> <p>P[o]r la de julio y agosto.</p> <p>P[o]r la de sep[tiemb]re y oct[ub]re.</p> <p>P[o]r la de nov[iemb]re y diz[iemb]re.</p> <p>Son los mismos.</p> | <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> | <p>000</p> |
| <p><i>Ydem</i> franqueadas del porte de mar, y medio de tierra p[ar]a d[ic]hos dominios ultramarinos</p> | <p><i>Ydem</i> me son cargo tantos reales de plata por el importe de las cartas y pliegos que en los referidos doze meses se franquearon, y pagaron en este oficio sus portes p[ar]a los dominios ultramarinos; los tantos reales correspond[ien]tes al de mar, y los tantos restantes al de tierra, como consta de d[ic]ho libro n° 2 en donde se ha llevado la razón, y de las seis relaciones particulares de valores, a saber:</p> <p>P[o]r la de enero y febrero.</p> <p>P[o]r la de etc[éter].</p> | | |

| | | | |
|---|---|-------------------|----------------------|
| | Son los mismos. | 000 000 000 | 000 / 2 ^o |
| Certificados | <p>Ydem me son cargo tantos reales de plata, que en los referidos dos meses import[ar]on las cartas, y pliegos, que se certificaron, y pagaron en este oficio, los portes y derechos de certificación, según tarifa, los tantos reales pertenecientes a los q[ue] se dirijieron para este Reyno, y los tantos restantes a los dominios ultramarinos, como consta de tantas del citado libro n^o 2 en donde se ha llevado la razón, y de las respectivas seis relaciones de valores, que tengo presentadas a saber:</p> <p>P[o]r la de enero y febrero.</p> <p>P[o]r la de etc[éter].</p> <p>Son los mismos.</p> | 000 000 000 | 000 |
| D[e]r[echo]s y licencias de extraordinarios | Ydem me son cargo tantos reales de plata que importaron los d[e]r[echo]s y licencias de tantos correos extraordinarios de a cavallo y tantos de a pie, que se despacharon p[o]r este oficio en d[ic]hos doze meses para tal parte, cuia parte del total de citados viajes, q[ue] se halla prevenida p[o]r aranzel inclusos | 000 | |

| | | | |
|---|---|----------------------------------|------------|
| | <p>tantos reales de sus respectivas licencias y pasaportes concedidos a particulares, para usar de los cavallos de posta, al respecto de tantos pesos cada una, asciende la misma cantidad como consta del expresado libro n° 2 en donde se lleva la razón, y de las seis relaciones de valores juradas, y firmadas q[u]e tengo presentadas a saber:</p> <p>P[o]r la de marzo y abril.</p> <p>P[o]r la de etc[éter].</p> <p>Son los mismos.</p> | <p>000</p> <p>000</p> <p>000</p> | <p>000</p> |
| <p>Producto del ramo de encomiendas</p> | <p><i>Ydem</i> me son cargo tantos reales de p[la]ta que cobre por los d[e]r[echo]s y fletes de conducción de las encomiendas de oro y plata, efectos de comercio, y emboltorios q[u]e remití en d[ic]hos doze meses por los correos ordinarios a las estafetas del reyno, como consta del libro n° 3 en donde se lleva la cuenta de este ramo, y de las seis relaciones de valores //3^o juradas y firmadas, que tengo presentadas a saber:</p> <p>P[o]r la de enero y febrero.</p> <p>P[o]r la de marzo y abril.</p> <p>P[o]r la de etc[éter].</p> <p>Son los mismos.</p> | <p>000</p> <p>000</p> | |

| | | | |
|---|--|-------------------|-----|
| | | 000 | |
| | | 000 | 000 |
| Real derecho de apartado | Ydem me son cargo, tantos reales p[or] el importe de las dos tercias partes de la gratificación del R[eal] d[e]r[ech]o de apartado, q[ue] se ha cobrado en esta administración correspon[ien]te a los doze meses, q[ue] comprehende esta q[uen]ta del año próximo pasado como consta del lib[r]o gen[era]l de caja n° 1 y de la relación particular de valores jurada y firmada q[ue] petenez[ien]te al mes de diz[iemb]re ultimo tengo presentada. | 000 | |
| Valor líquido de la estafetas agregada a esta de mi cargo | Ydem me son cargo tantos reales q[ue] en dichos doze meses produjo de valor líquido para S[u] M[asgestad] la estafeta de tal parte agregada a esta de mi cargo, como consta de las seis relaciones particulares de valores, y cuenta gen[era]l respectiva con tal f[ec]ha juradas y firmadas q[ue] me ha presentado su administ[rad]or d[o]n N. y que tengo remitidas a la Adm[inistraci]on Gen[era]l de Lima, cuio por menor de fechas, y cantidades es en la forma sig[uien]te: P[or] la relación particular correspondiente a los meses de enero y febrero con tal fecha de marzo. P[or] la de marzo y abril con tantos de mayo. P[or] la de mayo y junio etc[étera]. Son los mismos. | 000 000 000 | |

| | | | |
|--|--|-----|-----|
| | | 000 | |
| | | 000 | 000 |
| <i>Ydem</i> tal estafeta | <p><i>Ydem</i> me son último cargo tantos reales que en los referidos doze meses produjo asimismo de valor líquido para S.M. la estafeta de tal parte, como consta de las seis relaciones particulares de valores, y cuenta general respectiva con tal fecha, juradas y firmadas, que me ha presentado su administ[rad]or /^{3vº} d[o]n N que también he remitido a la Adm[inistraci]on Gen[era]l de Lima, y con distinción de sus fechas y cantidades es a saber:</p> <p>P[o]r la de enero y ebrero con tal fecha de marzo.</p> <p>P[o]r la de marzo y abril con tantos de mayo.</p> <p>P[o]r la de etc[éter]a].</p> <p>Son los mismos.</p> | 000 | |
| | | 000 | |
| | | 000 | |
| | | 000 | |
| | | 000 | 000 |
| | Ymporta el cargo de esta relación y qu[en]ta general en el tiempo que queda expresado, los referidos tantos reales de plata para cuiá satisfaccion se me deben admitir en data las partidas del costo entero de d[ic]hos correos, gastos de administ[raci]ón y salarios, en la forma siguiente: | | |
| | Data | | |
| Cartas sobrantes de España y dominios ultramarinos incluso | Primeram[en]te doy en data tantos reales de plata corriente q[ue] han importado, las cartas de España, y demás dominios ultramarinos venidas a esta Administ[raci]on p[or] los correos ordinarios, q[ue] | 000 | |

| | | | |
|--|--|------------------------|--|
| <p>el medio porte de tierra n° 1</p> | <p>quedaron sobrantes y sin despacho en los doze meses, desde primero de en[er]o hasta fin de diz[iemb]re del año próx[i]mo passado q[ue] comprehende esta quenta; los tantos reales pertenecientes al porte de mar, y los tantos restantes al de tierra como consta de las seis relaciones particulares de valores juradas y firmadas q[ue] tengo presentadas a la Administ[raci]on Gen[era]l de Lima, y de la certifi[ca]z[i]ón assímismo jurada n°1 que remito con las citadas cartas y fecha igual a la de esta qu[en]ta para justificación de la partida.</p> | <p>000</p> | |
| <p><i>Ydem</i> dirigidas a otros destinos n° 2</p> | <p><i>Ydem</i> me son data tantos reales de plata, que assi mismo han importado las cartas y pliegos de España y dominios ultramarinos de cuió valor me tengo hecho cargo por entero con arreglo a las facturas, y q[ue] p[or] equibocadas a este oficio, y ausencia de sus dueños remití en los citados doze meses a diferentes caxas del reyno, como consta de las seis relaciones particulares de valores juradas, y firmadas que tengo presentadas, y de la certifi[ca]z[i]ón //^{4rº} n° 2 que acompaño con las mismas fechas para abono de la partida.</p> | <p>000/</p> <p>000</p> | |
| <p>Sueldo de Administ[rad]or n°3</p> | <p><i>Ydem</i> me son data tantos reales de plata que corresponden a mi sueldo de administ[rad]or en los</p> | | |

| | | | |
|---|--|-----|--|
| | <p>referidos doze meses de esta qu[en]ta, al respecto de tantos pesos en cada un año de dotación; que me ha sido señalada provisionalm[en]te en virtud del nombramiento y orden del s[eñ]or d[o]n J[ose]ph Ant[oni]o Pando, Administ[rad]or Gen[er]al de la Renta de Correos en este Reyno su fecha tantos de tal mes y año, como consta de las respectivas seis relaciones de valores, q[ue] tengo presentadas, y del recivo, q[u]e orijinal acompaño con la misma f[ec]ha n°3 firmado p[or] mi para acreditar la partida.</p> | 000 | |
| <p>Satisfecho a los conductores de la corresponden[ci]a</p> | <p><i>Ydem</i> son data tantos reales de plata q[u]e pagué a N.y N. conductores de a caballo de la carrera gen[er]al de tal a tal parte por tantos viajes que hicieron con las balijas de la correspondencia ordinaria en d[ic]hos doze meses, al respecto de tantos pesos cada viaje de ida y buelta, que debieron percibir p[or] mitad de lo q[u]e assímismo se les satisfaze en la Adm[inistraci]on Gen[er]al como consta de las 6 relaciones particulares de valores, q[ue] tengo presentadas, y de sus recivos originales, que acompaño con la misma f[ec]ha n° 4 para justificaci3n de la par[ti]da.</p> | 000 | |

| | | | |
|---|---|------------|--|
| <p>Conducion de caudales y encomiendas n° 5</p> | <p><i>Ydem</i> son data tantos reales de plata que pague assímismo a los expresados conductores de a caballo, p[or] el importe de la conducción de las encomiendas plata y oro, efectos de comercio y enboltorios q[ue] se remitieron por este oficio en d[ic]hos doze meses fuera de carga y carguilla, para las caxas del reyno según lo dispuesto, y reglado últimamente por el s[eñ]or administ[ra]dor general, como consta de las seis relaciones particulares de valores que tengo presentadas, y de sus recibos originales n° 5 q[ue] acompaño p[ar]a justificaz[i]ón de la partida. / 4v°</p> | <p>000</p> | |
| <p>Gastos de oficio n° 6</p> | <p><i>Ydem</i> son data tantos reales de plata q[ue] importaron los gastos precisos de oficio, que se causaron en los referidos doze meses del año passado, como consta de las seis relaciones particulares de valores, q[ue] tengo presentadas, y de la certificaz[i]ón jurada n° 6 que con la misma fecha acompaño p[ar]a justificaz[i]ón de la partida.</p> | <p>000</p> | |
| <p>Alquiler de casa n° 7</p> | <p><i>Ydem</i> son data tantos reales de plata q[ue] pague a d[o]n N, vecino de esta por el alquiler de la casa que sirve de Administraz[i]ón correspondiente a los doze meses del año passado al respecto de tantos p[es]os cada uno según contrata, o ajuste, como consta de las seis relaciones particulares que tengo presentadas y de</p> | <p>000</p> | |

| | | | |
|--|---|--|-----|
| | su recibo original n° 7 con la misma fecha q[ue] acompaño para justificación de la partida. | | |
| | <i>Ydem</i> son última data tantos reales de plata corriente q[ue] en especie tengo remitido al s[eñ]or d[o]n J[ose]ph Ant[oni]o Pando, Adm[inistrad]or General de la Renta en Lima, y pagados en virtud de sus libram[ien]tos y órdenes correspondientes por el total alcance del valor líquido producto que ha tenido esta admi[nistraci]ón de mi cargo y sus agregadas, incluso el ramo de encomiendas a favor de S[u] M[agestad] en los doze meses desde 1° de enero hasta fin de diz[iemb]re del año pasado como consta de las seis relaz[i]ones particulares de valores juradas, y firmadas, que tengo presentadas a d[ic]ho s[eñ]or Admi[nistrad]or Gen[era]l y de su recibo y carta de pago original n° 8 : que con igual fecha a esta qu[en]ta gen[era]l se acumulara a ella para justificaz[i]ón de la part[i]da. | | |
| | Total Data | | 000 |

| | |
|----------------|-----|
| Cargo | 000 |
| Data | 000 |
| No hay alcance | 000 |

Por manera q[ue] importando el cargo q[ue] me llevo hecho en la forma expresada de esta Adm[inistraci]on y sus agregadas los referidos reales de plata; y la data de gastos, y dinero remitido en especie igual cantidad, no resulta alcance alguno a favor, ni en contra de la R[ea]l Haz[ien]da //5º y Renta de Correos.

Y esta relaz[i]ón y qu[en]ta gen[era]l ordenada, va cierta y verdadera a mi leal saver, y entender salvo error de pluma o suma que siempre que se hallare se deberá deshacer; y así lo

juro a Dios Nuestro Señor, y a esta señal de la cruz (*cruz*) y si pareciere lo contrario por malicia o suplantación de partidas, me obligo en toda forma, a pagar la diferencia con la pena del tres tanto según estilo y ordenanzas del Tribunal de la Cont[adu]ría M[ay]or de Qu[en]tas de S.M. en Castilla y lo firme en tal parte a tantos de tal mes y año.

30

[1772] [Lima].

Formulario de la formación de la cuenta general y gastos mensual.

A.: A.G.I., *Correos*, 102 B. Papel, 6 hojas. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(*Cruz*)

Reyno del Perú

| | |
|--|--|
| Administr[aci]ón de correos de la ciuda[d]o villa de tal parte, agregada a la g[ene]ral de Lima. | Cuenta de valores y gastos en los meses de tal y tal de 1777 |
|--|--|

Relacion jurada, y firmada, que yo d[on] N., administrador de la estafeta de tal parte y sus agregadas doy y presento al señor d[on] Josef Ant[oni]o de Pando, que lo es g[ene]ral por S[u] M[agestad] de la Renta de Correos de Mar y Tierra, Postas, estafetas, y ramo de encomiendas en este reyno del Perú y provincias de Chile, y Quito, con resid[enci]a en la capital de Lima, que se administra de cuenta de la Real Hazienda, de todo el valor y gastos que ha tenido esta d[ic]ha estafeta de mi cargo, en los meses de tal y tal próximos passados de este año, con arreglo a los libros, facturas, y demás asientos de ella, y con distinción de los diferentes ramos de que se compone, es en la forma siguiente:

| | Cargo | | |
|---|---|-----|-------|
| Valor entero de las correspond[enci]as dirigidas por los correos ordin[ario]s del reyno | Primeram[en]te me hago cargo de tantos reales de plata corriente, los mismos q[u]e he cobrado por el valor entero de las cartas, y pliegos, y paquetes del real servicio, y del público, q[u]e procedentes de esta Administ[raci]on se despacharon en d[ic]hos dos meses, y por los correos ordinarios del reyno, como consta de las cartas guías y facturas originales, con q[u]e las acompaño a los respectibos paragues de su destino, y del libro general de caja nº 1º en donde se ha llebado la razón, a saber: | | |
| Carr[er]a de tal parte | Para la estafeta de tal parte, primera de tal carr[er]a con tantas cart[a]s, guías fechas tantos de tal mes de este año. Por tal de tal parte con otras tantas. | 000 | |
| | | 000 | 000 / |
| | | 000 | 000 |
| | Facturas de las mismas fechas. | 000 | |
| | Para la de tal parte con otras <i>ydem.</i> | 000 | |
| Carr[er]a de tal parte | Para la estafeta de tal parte, primera de tal carr[er]a, con tantas facturas de tales, y tales fechas. | 000 | |
| | Para la de tal parte <i>ydem.</i> | 000 | |
| | Para la de tal <i>ydem.</i> | 000 | |
| Carr[er]a de tal parte | Para la de tal en la carrera de tal parte con tantas fact[ura]s de tales fechas. | 000 | |
| | Por la de tal parte <i>ydem.</i> | 000 | |
| | Son los mismos. | 000 | 000 |

| | | | |
|--|---|-------------------------|--|
| Ymp[or]te de cartas presentadas a sellar y dirigidas por extraordinarios, a diferentes parages del reyno | <i>Yd[em]</i> me son cargo tantos reales de p[la]ta corriente por el valor entero q[u]e cobre de las cartas y pliegos, que procedentes de esta d[ic]ha Administ[raci]ón se presentaron a sellar en el yntermedio de los expresados correos, y dirigí por los extraord[inario]s y personas particulares para diferentes parages del reyno, como consta de las notas de factur[a]s en los partes, y del libro nº 2 cuió por menor es a saber: | | |
| | Por la estafeta de tal parage, con parte de tal f[ec]ha. | 000 | |
| | Por la de tal <i>ydem</i> . | 000 | |
| | Por la de tal villa, o pueblo que condujo d[o]n N. por no haber caja de correo establecida. | 000 | |
| | Son los mismos. | 000 | |
| <i>Yd[em]</i> de las entregadas por los conduct[ore]s y personas particulares que recibieron en sus viages, donde no se halla extablecida caja de correo | <i>Yd[em]</i> me son cargo tantos reales de plata corr[ien]te q[u]e entregaron los conduct[ore]s y otras personas particulares, por el importe de las cartas y pliegos que recibieron al tránsito de sus biages en los parages donde no se halla extablecida caja de correo, como consta | | |
| | | 000// 2 ^o | |
| | | 000 | |
| | del citado libro nº 2 y del general de caja por menor, en donde se lleba la razón. | 000 | |
| Valor de las correspond[encia]s de España y demás dominios | <i>Ydem</i> me son cargo, tantos reales de plata corriente, q[u]e importaron las cartas pliegos y paquetes de España, y demás dominios ultramarinos de América, que por los correos ordin[ario]s arriba expresados, | | |

| | | | |
|--|--|--------------|------------------|
| ultramarinos, incluso el sobreporte de t[ie]rra venidas por los correos ordinarios | llegaron para esta administr[aci]ón, en los referidos dos meses; los tantos reales pertenecientes al porte de mar, y los tantos restantes a la mitad del de tierra por su conduzi3n hasta 3sta, como consta de tales y tales facturas, firmadas por los respectibos administ[rado]res, que orixinales acompa1an a esta cuenta, y del libro n3 2 en donde se ha llevado la raz3n por menor a saber: | | |
| | | Porte de mar | Yd[em] de tierra |
| Procedentes de Chile, Panamá, Yslas y reyno de México | Por 000 sencillas. | “ “ | 000 |
| | Por 000 dobles. | “ “ | 000 |
| | Por 000 triples. | “ “ | 000 |
| | Por 000 pliegos con tantas onzas. | “ “ | 000 |
| Yd[em] de Espa1a | Por 000 sencillas. | 000 | 000 |
| | Por 000 dobles. | 000 | 000 |
| | Por 000 triples. | 000 | 000 |
| | Por 000 pliegos con tantas onzas. | 000 | 000 |
| | Son los mismos. | 000 | 000 |
| Yd[em] franqueadas del porte de mar, y medio de tierra para d[ic]hos dominios ultramarinos | Yd[em] me son cargo tantos reales de plata corr[ien]te por el importe de las cartas y pliegos que en d[ic]hos dos mess, se franquearon, y pagaron sus portes en este oficio, para los dominios ultramarinos; | | |
| | | 000/2v3 | |
| | | 000 | |
| | los tantos reales correspondientes al de mar, y los tantos restantes al de tierra, como consta de mis avisos de tal f[ec]ha con q[u]e las acompa1a a la | | |

| | | | |
|---------------------------------------|--|----------------------|--------------------------|
| | Administr[aci]on de tal parte, y del libro en q[u]e se ha llebado la razón a saber: | | |
| | | <i>Portes de mar</i> | <i>Yd[em] de tierra</i> |
| Para España cobradas de ambos portes | Por 000 sencillas. | 000 | 000 |
| | Por 000 dobles. | 000 | 000 |
| | Por 000 triples. | 000 | 000 |
| | Por 000 pliegos con tantas onzas. | 000 | 000 |
| Yd[em] de sólo la mitad del de tierra | Por 000 sencillas. | “ “ | 000 |
| | Por 000 dobles. | “ “ | 000 |
| | Por 000 triples. | “ “ | 000 |
| | Por 000 pliegos con tantas onzas. | “ “ | 000 |
| | Son los mismos. | 000 | 000 |
| Certificados | <i>Yd[em]</i> me son cargo tantos reales de p[la]ta corr[ien]te p[or] el importe de las cartas, y pliegos, que en di[c]hos dos meses, se certificaron, y pagaron en este oficio, los portes y derechos de certificaz[i]ón, según tarifa, los tantos reales pertenecientes a los q[u]e se dirijieron para este reyno, con mis avisos que acompañaron la restante correspond[enci]a; y los tanto restantes a los dominios ultramarinos, como consta de tantas facturales de tales, y tales f[ec]has, remitidas a la Administr[raci]on de tal parte, y del libro nº 2 en donde se lleva la razón. a saver | | |
| | | Valor de sus portes | Derechos de certificados |
| Para este reyno | Por 000 cartas sencillas hasta una onza exclusive. | 000 | 000 |
| | Por 000 pliegos con tantas onzas. | 000 | 000 |

| | | | |
|---|--|--------------|--------|
| Para los dominios ultramarinos | Por 000 sencillas. | 000 | 000 // |
| | | 000 | 000 |
| | hasta una onza exclusive. | 000 | 000 |
| | Por 000 pliegos con tantas onzas. | 000 | 000 |
| | Son los mismos. | 000 | 000 |
| D[e]r[echo]s y licencias de extraordinarios | <i>Ydem</i> me son cargo tantos reales de plata corr[ien]te que importaron los d[e]r[echo]s y licencias de tantos correos extraordinarios de a caballo q[u]e se despacharon por este oficio en d[ic]hos dos meses de cuenta de S[u] M[agestad] y de particulares para tal parte, que dista tantas leguas, cuia parte del total de d[ic]hos viages, que se halla prebenida por aranzel, al respecto de tantos reales por cada legua de ida, y buelta, a los de a caballo, y tantos reales de sus respectibas licencias, y pasaportes conzedidos a particulares, para usar de los cavallos de posta, al respecto de tantos pesos cada una, asciende la misma cantidad como consta del expresado libro n° 2 en donde se lleba la cuenta de este ramo. | 000 | |
| Producto del ramo de encomiendas | <i>Yd[em]</i> me son cargo tantos reales de p[la]ta corriente que cobre por los d[e]r[echo]s y fletes de conducción de las encomiendas de plata y oro, efectos de comercio, y emboltorios q[u]e remití en d[ic]hos dos meses por los correos ordinarios a las estafetas del reyno, como consta de las cartas cuentas, y facturas orixinales, con que las acompañé y del libro n° 3 en donde se lleba la razón a saber: | | |
| Caudales y halajas | Por tantos pesos, y tantos r[eale]s del | 000 / 3v° | |
| | | 000 | |

| | | | |
|---|---|-----|--------|
| De valor por su tasación | tanto por ciento de conducción sobre tantos p[or] importe total de tantas guías, remitidas a tal estafeta, q[ue] hacen tantos reales de p[la]ta. | 000 | |
| | Por tantos p[eso]s del tanto por ciento, sobre tantos pesos, de las tantas guías a tal estafeta. | 000 | |
| Barras de plata | Por tantos pesos y tantos reales por tantas varras, con tantos marcos, importe de las tantas guías a tal estafeta, a razón de tantos reales cada marco importan tantos r[eale]s. | 000 | |
| | Por tantos p[eso]s y tantos reales por tantas varras, con tantos marcos, importe de las guías a tal estafeta, a razón de tantos reales cada marco importan. | 000 | |
| Doblonos | Por tantos p[eso]s del tanto por ciento, sobre tantos p[eso]s en doblones importe de la guía a tal estafeta. | 000 | |
| Texos de oro | Por tantos p[eso]s de la conducción de tantas libras y tantas onzas de oro a razón de tanto, remitido con las citadas guías a tal estafeta. | 000 | |
| | Por tantos pesos de tantas libras y tantas onzas a tanto p[ar]a tal estafeta. | 000 | |
| Emboltorios de efectos y caxoncitos | Por tantos p[eso]s y tantos reales de tantas libras, y tantas onzas de envoltorios, y caxoncitos, al respecto de tanto la libra, remitidos para tal y tal estafeta. | 000 | |
| | Son los mismos. | 000 | 000 // |
| | | | 000 |
| Valor liquido de las estafetas agregadas a esta de mi cargo | Ydem me son cargo tantos reales de p[la]ta corriente, que produgeron de valor liquido para S[u] M[agestad] las estafetas que aquí cito, agregadas, a esta Administ[raci]ón, de mi cargo, como consta de las relaciones de sus respectibos administ[rado]res que originales acompañan a esta cuenta: | | |

| | | | |
|---|---|--------------------|-----|
| | Por la relación que ha presentado d. N. administ[rado]r de la estafeta de tal parte con tal f[ec]ha: | 000 | |
| | Por la de d. N. de tal parte con tal f[ec]ha. | 000 | |
| | Por la de d. N. de tal estafeta con tal f[ec]ha. | 000 | |
| | Son los mismos. | 000 | 000 |
| | | | 000 |
| | Ymporta el cargo de esta relación en el tiempo que queda expresado, los referidos tantos reales de p[la]ta para cuia satisfaz[i]ón se me deben admitir en data las partidas del costo entero de d[ic]hos correos, gastos de administ[raci]ón y salarios, en la forma siguiente: | | |
| | Data | | |
| Cartas sobrantes de España y dominios ultramarinos incluso el medio porte de tierra | Primeramente doy en data tantos reales de plata q[u]e han importado, las cart[a]s de España, y demás dominios ultramarinos venidas a esta administ[raci]ón por los correos ordinarios, q[u]e quedaron sobrantes y sin despacho en d[ic]hos dos meses: los tantos reales, pertenecientes al porte de mar, y los tantos restantes al de tierra las mismas que existen en este oficio a disposición del s[eñ]or Adm[inistrad]or G[ene]ral hasta la cuenta final. | 000 | |
| | | 000 ^{4vº} | |
| | | | 000 |
| Yd[em] dirigidas a otros destinos | Yd[em] doy en data tantos reales de plata que assi mismo han importado las cartas y pliegos de España, de cuyo valor me tengo echo cargo p[or] entero, con arreglo a las facturas q[u]e por equibocadas a este oficio y ausencia de sus dueños, remiti en los citados dos meses p[ar]a diferentes caxas del reyno como consta de los abisos, con que las acompañe y del libro nº 2 en donde se lleba la razón p[or] menor a saber: | | |

| | | | |
|---|--|-----------------------|------------|
| | <p>Para tal estafeta con aviso de tal y tal fecha.</p> <p>Para tal estafeta con tantos.</p> | <p>000</p> <p>000</p> | |
| <p>Sueldo de Administrador</p> | <p><i>Ydem</i> son data tantos r[eale]s de plata corr[ien]te q[u]e corresponden mi sueldo de administ[rad]or en los referidos dos meses, al respecto de tantos pesos anuales de dotaz[i]ón; q[u]e me ha sido señalado probisionalm[en]te en v[i]r[tu]d del nombram[ien]to y or[de]n comunicada p[or] el s[eñ]or d[on] Josef Ant[oni]o de Pando, Administ[rad]or G[ene]ral de la Renta de Correos en este r[ei]no su f[ec]ha tantos de tal mes y año q[u]e orixinales quedan en mi poder</p> | <p>000</p> | |
| <p>Satisfecho a los conductores de las correspondencias</p> | <p><i>Yd[em]</i> son data tantos r[eale]s de p[la]ta corr[in]te q[u]e pague a N.N. conduct[ore]s de a caballo de la carr[er]a g[ene]ral de tal parte por tantos viages q[u]e hicieron con las balijas de la correspond[enci]a ordin[ari]a en d[ic]hos dos meses, al respecto de tantos p[eso]s cada uno, que debieron percivir por mitad de lo q[u]e assí mismo se les satisfaze en la Adm[inistraci]ón de tal parte en virtud de orden, y disposiz[i]ón del citado s[eñ]or administ[rad]or g[ene]ral y consta //^{5r}</p> | | |
| | | | <p>000</p> |
| | <p>de sus recibos q[u]e originales se hallan en el libro de entradas y salidas de las valijas en esta oficina.</p> | | <p>000</p> |

| | | | |
|------------------|--|--------------------------|--|
| Gastos de oficio | <p><i>Ydem</i> son data tantos reales de plata corriente que importaron los gastos precisos de oficio, ocasionados en los referidos dos meses.</p> <p>Por tantas manos de papel que se han consumido en el citado t[ie]m[po] para escribir y empaquetar las correspond[encia]s y en otros usos precisos de la ofizina.</p> <p>Por luz para el despacho en las noches de correo.</p> <p>Por tinta.</p> <p>Por etc[étera].</p> | 000 000 000 000 | |
| | Son los mismos. | 000 | |
| Alquiler de casa | <p><i>Ydem</i> son data última tantos reales de plata corr[ien]te q[u]e corresponden a los expresados dos meses de los tantos pesos que annualm[en]te pago de alquiler a d. N. por la casa que sirbe de Administ[raci]ón, como consta de su recibo q[u]e presentare al debido tiempo</p> | 000 | |

| | |
|------------------|-----|
| Cargo | 000 |
| Data | 000 |
| Producto liquido | 000 |

Por manera que según queda manifiesto importa el cargo de esta relación los referidos tantos reales de plata corriente de los que deducidos tantos que suma la data, resulta de alcance contra mi, y a favor de la R[ea]l Haz[ien]da, tantos reales de la misma moneda, cuio alcance acepto.

Y esta d[ic]ha relación va cierta y verdadera a mi leal saber, y entender salbo error // 6^o de pluma o suma q[u]e siempre que se hallare se deberá deshacer. Y así lo juro a Dios, N[uest]ro Señor, y a esta señal de la cruz (*cruz*). Y si pareciere lo contrario por malicia o suplantación de

partidas, me obligo en toda forma, a pagar la diferencia con la pena del tres tanto, según estilo y ordenanzas del Tribunal de la Contaduría Mayor de Cuentas de S.M. en Castilla.

Y lo firmo en tal parte a tantos de tal mes y año (*rúbrica*).

31

1772, enero 2. Cartagena de Indias.

Relación jurada del real derecho de apartado que José Flores Longoria, administrador de correos de Cartagena de Indias, dio a la Contaduría General de la renta de correos.

A.: A.G.I., *Correos*, 74 B. Papel, 2 hojas. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(*Cruz*)

Relación jurada [qu]e yo d[o]n Josef Flores Longoria adm[inistrad]or pr[incip]al de los correos de esta ciudad: doy a la Contaduría G[ene]ral de la misma renta de los yndividuos de esta d[ic]ha ciudad q[u]e el año próximo pasado de 1771 han tenido apartado, y pagado el correspond[ien]te derecho que con distinción y por menor seg[un] lo han verificado. Es a saber:

| | Reales de plata |
|---|-----------------|
| D[o]n Rafael de Buendía | 032 |
| D[o]n Pedro Antonio de Ardanaz | 032 |
| La Compañía de Eguiluz y Olivares | 032 |
| D[o]n Fernando de Cos | 032 |
| D[o]n Josef Arana | 032 |
| D[o]n Juan Antonio Mendez del Busto | 032 |
| D[o]n Fran[cis]co Joachin Barroso | 064 |
| D[o]n Manuel Diez Catalán | 032 |
| D[o]n Juan Canova | 032 |
| D[o]n Franc[cis]co Simón de Miranda | 032 |
| Señor Ynquisidor d[o]n Ju[a]n Felix de Villegas | 032 |

| | |
|--|----------------------|
| D[o]n Josef Flores Ortiz | 032 |
| D[o]n Manuel Martin[e]z de Aparicio | 016 |
| Señor conde Santa Cruz y la Torre | 016 |
| D[o]n Nicolas del Villar y Coronado | 032 |
| D[o]n Juan Fern[án]de]z de Moure | 032 |
| D[o]n Juan Thomas de Arroyal | 032 |
| D[o]n Bart[olo]me Pinto de Rivera | 032 |
| Señora Marquesa de Valdehoyos | 032 |
| D[o]n Pedro Lea | 032 |
| D[o]n Ciprian Bamdembruk | 024 |
| | 664 / ^{1vº} |
| Suma de la vuelta | 664 |
| | |
| R. P. Comendador fr. Josef Ant[oni]o Montaña | 032 |
| Dr. D[o]n Sancho de Miranda | 016 |
| D[o]n Josef García | 032 |
| Dr. D[o]n Josef Antonio Berrio | 016 |
| D[o]n Josef Díaz de Escandon | 032 |
| D[o]n Asensio de Echeverría | 032 |
| D[o]n Nicolás Aylerardo | 032 |
| D[o]n Pedro Ymbrecht | 032 |
| D[oñ]a Paula Melchor Gomez | 032 |
| D[o]n Man[ue]l Josef de Vega | 040 |
| D[o]n Pedro Fran[cis]co Barragan | 024 |
| Yll[ustrisi]mo señor Dr. D[o]n Diego Peredo | 064 |
| D[o]n Manuel Barragan | 016 |
| D[o]n Antonio Paniza | 032 |
| D[o]n Antonio Andrés de Torres | 032 |
| D[o]n Pedro Ambros García | 032 |
| R. P. Fr. Juan Antonio Gago | 024 |
| La compañía de Flores y Rendon | 048 |
| D[o]n Antonio Ducer | 032 |
| D[o]n Fern[an]do Gutiérrez de la Torre | 032 |
| D[o]n Pedro Salomon | 032 |
| D[o]n Antonio Paut | 032 |

Ymportan como parece un mil trescientos noventa y dos rr[eale]s de p[la]ta de los cuales se hizo la aplicación en esta forma.

A su Magestad por la tercera parte del derecho de d[ic]ho apartado seg[un] lo dispuesto por el señor comisionado d[o]n Josef Antonio de Pando en la visita de esta estafeta con f[ec]ha 31 de diz[iemb]re de 1769

464 //2º

Suma del frente 464

| | |
|---|-------|
| A mi como adm[inistrado]r d[o]n Josef Flores Longoria | 232 |
| A d[o]n Tomas Alonso Carriazo ofizi[a]l ma[i]or ynterv[ent]or | 232 |
| A d[o]n Josef Fran[cis]co Martín[e]z y Viena, ofiz[ia]l seg[un]do | 232 |
| A d[o]n Bernabé Ant[oni]o de Noboa, ofiz[ia]l tercero | 232 |
| Son los mismos | 1.392 |

Administración pr[incip]al de correos de Cartagena de Yndias a dos de enero de mil setecientos setenta y dos.

Joseph Flores Longoria (*rúbrica*).

Thomás Alonso Carriazo (*rúbrica*).

Joseph Fran[cis]co Mart[ine]z y Viana (*rúbrica*).

Bernabé Antonio de Noboa (*rúbrica*).

32

1773, febrero 11. Cartagena de Indias.

Razón de deuda del correo “Nuestra Señora del Rosario” al mando del capitán Francisco de Garay, procedente de Puerto Rico y presta para partir hacia Portobelo.

A.: A.G.I., *Correos*, 75 A. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente.
Buena conservación.

(Cruz)

Los costos q[ue] adeudaba al oficio de rex[istr]os el correo n[ombra]do “N[uest]ra S[eñor]a del Rosario”, su cap[itá]n d[o]n Fran[cis]co de Garay benido de Puerto Rico h[as]ta su seguida a Portovelo y demás puertos de su destino, son los sig[uien]tes

| | Reales de plata |
|--|-----------------|
| La visita de entrada | 8 |
| El rex[istr]o orig[ina]l obrado p[ar]a su seg[ui]da a Portovelo | 16 |
| El testim[oni]o de Él | 18 |
| La visita de salida p[ar]a su destino | 8 |
| El testim[oni]o p[ar]a comprov[an]te de la R[ea]l Caja del Reg[istr]o q[ue] trajo de P[uer]to Rico | 6 |
| Summa lo q[ue] el margen demuestra. | 56 r[eale]s |
| Cartag[en]a y febrero 11 de 1773. | |
| Matheo Carrasquilla (<i>rúbrica</i>). | |
| Recivi el imp[or]te del cap[itá]n, d[o]n Franc[is]co de Garay. | |
| Carrasquilla (<i>rúbrica</i>). | |
| Ynterviene, Carriazo (<i>rúbrica</i>). | |

33

1773, septiembre 1. Cartagena de Indias.

Libros corrientes de la Administración principal de correos de Cartagena de Indias.

B.: A.G.I., *Correos*, 70 A. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente.
Buena conservación.

(Cruz)

Libros corrientes de la Administración principal de correos de Cartagena de Yndias en 1º de sept[iem]bre de 1773.

Libro Mayor de Caja para assentar reunidos todos los cargos y datas de valores y deducir mensualmente el producto líquido que debe entrar en caja.

Otro, para assentar las cartas que se franqueen en el intermedio de los correos para el reyno.

Otro, para llevar razón de las cartas y pliegos que llegan por mar y su correspondiente distribución.

Otro, de cargo marítimo a esta administración principal, y demás del reyno y el Perú, por las cartas y pliegos recibidas por mar, y corresponden a cada una.

Otro, de francaturas p[ar]a todas partes ultramarinas.

Otro, de certificados para todas partes.

Otro, para derechos de extraordinarios y lizencias.

Otro, de productos de ella y agregadas.

Otro, de expediciones marítimas que se despachan con las correspondencias que se presentan para varias partes.

Otro, para asentar los pagamentos mensales de sueldos, conductores y gastos de oficio.

Un quaderno de entrada y salida de caudales en arca de intervención.

Un libro de intervención general a las estafetas del reyno y del Perú.

Otro, de entradas y salidas de embarcaciones. / 1vº

Otro, de entrada y salida de correos de tierra.

Otro, de conocimientos de maestros y conductores.

Otro, para llevar razón de la entrada y salida de certificados de otras estafetas que pasan por ésta.

Quatro copiadores de cartas.

Otro, para copiar títulos.

Un libro para los fletes y gastos de las embarcaciones de la renta.

22 libros.

Además de estos ay un borrador del mayor de caja p[ar]a llevar la cuenta de esta estafeta y liquidarla mensalmente, sin esperar las relaciones y liquidos de las agregadas, porque no vienen a tiempo, y en recibiendo se pasa la misma cuenta con el producto de ellas al d[ic]ho libro mayor en limpio.

34

1773, diciembre 3. La Habana.

Carta de pago de José Antonio de Armona, administrador de correos de La Habana, sobre la cantidad entregada en la tesorería de dicha estafeta por José Flores Longoria, administrador de correos de Cartagena de Indias.

A.: A.G.I., *Correos*, 75 A. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(Cruz)

D[o]n Joseph Antonio de Armona, cavallero pensionado de la distinguida real orden española de Carlos 3º, del Consejo de S[u] M[ajestad] en el Tribunal de la Contaduría maior de quantas de Castilla, Admin[inistraci]on Pr[incip]al de la Renta de Correos de America con residencia en esta ciudad.

Ha enterado en la Tesorería de la Administración Pr[incip]al de esta ciudad, el señor d[o]n Joseph Flores Longoria, administrador pr[incip]alde la estafeta de la de Cartagena y sus agregadas del reyno de Tierra Firme: sesenta y dos mil doscientos setenta y nueve y quartillo reales de plata

moneda corriente que resultaron de producto líquido a favor de la misma Renta en todo el año próximo pasado de 1772, según consta de seis relaciones particulares y de la cuenta general de valores y gastos que con fecha de 28 de septiembre del corriente año, pres[enta]da por mi mano a la Contaduría General de d[ic]ho ramo que reside en Madrid, donde le deven ser de legitimo abono, por virtud de este documento, mediante que de la misma cantidad, que se ha recibido por mano del admin[istrad]or de la estafeta de Trinidad, d[o]n J[ose]ph Ant[oni]o de Ysnaga, y directam[en]te, queda formado cargo en la cuenta general de esta administración, que se ha de presentar por el citado año.

A cuio efecto libro esta carta de pago firmándola por triplicado, con ynterv[ención] del s[eñor]r contador en La Havana a tres de diciembre de mil setecientos setenta y tres.

Son 62.279 $\frac{1}{4}$ r[eale]s de p[la]ta.

Joseph Ant[oni]o de Armona (*rúbrica*).

Con mi ynterv[ención]: Fran[cis]co Piar (*rúbrica*).

35

1775, junio 30. Cartagena de Indias.

Carta de José Flores Longoria, administrador de correos de Cartagena de Indias, a los Directores Generales de la Renta de Correos.

A.: A.G.I., *Correos*, 70 A. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(*Cruz*)

Mui s[eñor]es míos.

En la balandra de la renta “Dichosa” y por mano de la Admin[istraci]ón p[ri]n[ci]pal de la Habana dirijo a esa Contad[ur]ía Gen[era]l la relaz[i]on particular de valores de los primeros tres meses de este año, así de esta estafeta como de las agregadas menos de la de Panamá, cuio

Administrador no ha remitido la suia hasta ahora. Que en cumplimiento de la orden de v[uestra]s señorías] hago d[ic]ha remesa para acreditarme en quanto esta de mi parte; y p[ar]a ello adjunto, incluío el estado de d[ic]ha relaz[i]on particular, el de embarcaz[i]ones de la carrera de Puerto Rico, y de la destinada de aquí a Portovelo.

Con esta misma f[ec]ha, y a cuenta de los productos liquidos que resultan glosados los de valores y embarca[ci]ones del citado trimestre libro seiscientos quarenta y quatro pesos, que componen cinco mil ciento, cinquenta y dos r[eale]s de plata /^{1vº} a la Thesoreria d[ic]ha p[ri]n[ci]pal de la Havana cuia noticia, comunico a v[uestra]s señorías] para su inteligencia.

N[uest]ro S[eñor] Gu[ard]e a v[uestra]s señorías] m[ucho]s años.

Cartagena de Yndias a 30 de junio de mil setec[ie]ntos setenta y cinco.

B[esa] l[a] m[an]o a v[uestra]s señorías] su m[as] at[ent]o serv[ido]r.

Joseph Flores Longoria (*rúbrica*).

S[eñores] Admin[istrado]res Directores G[ene]rales de la R[en]ta de Correos y Postas.

36

1776, junio 30. Cartagena de Indias.

Carta de Bernabé Antonio de Novoa, oficial 3º de correos de Cartagena de Indias, a los Directores Generales de la Renta de Correos.

A.: A.G.I., *Correos*, 70 A. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(Cruz)

Muy señore]s míos.

Con f[ec]ha 25 de abril del corr[ien]te año escribí a v[uestra]s señoría]s acompañando copia de los oficios, que pasé a d[o]n Josef Flores Longoria, en orden, a solicitar de éste, me abonase lo q[ue] lex[iti]mam[en]te me correspondía del real d[e]r[ech]o de apartado,

perteneciente a el año anterior; y, aunq[u]e, como se reconoce del suio, se denegó a ello, no obstante, en fuersa de mis legales razones, con q[u]e le reargüí (*sic*), determinó el q[u]e se me abonasen veinte y quatro pesos y quatro r[eale]s, y aunq[u]e para ello devió manifestarme la distribución q[u]e de d[ic]ho ramo se había hecho, para q[u]e quedase inteligenciado de lo q[u]e por aquel respecto podía corresponderme, no lo hizo, pero de qualquiera suerte, quedé satisfecho. Cuiá noticia traslado a v[uestra] s[eñoría] p[ar]a su intelig[encia].

Dios guarde a v[uestra] s[eñoría] m[uchos] a[ños].

Cartagena de Yndias 30 de jun[i]o de 1776.

B[eso] l[a] m[ano] a v[uestra] s[eñoría] su seg[ur]o serv[id]or y obsequioso subdito.

Bernabé Antonio de Noboa (*rúbrica*).

S[eñores] Adm[inistrador]es y Directores Generales de la R[ea]l R[en]ta de Correos.

37

1798, febrero 18. Madrid.

Certificado de finiquito emitido por Miguel Pérez de Quirós, Contador General de la Renta de Correos, para Antonio Calderón, administrador de correos de Cartagena de Indias.

A.: A.G.I., *Correos*, 74 A. Papel, 1 hoja. Tinta negra. Escritura humanística corriente. Buena conservación.

(*Cruz*)

D[on] Miguel Pérez de Quirós, del Consejo de S[u] M[ajestad], ministro y secretario de la R[ea]l Junta de Apelaciones del Juzgado de la Renta de Correos y contador general de la misma y de caminos y mostrencos.

Certifico q[u]e por d[o]n Antonio Calderón, admin[istrad]or principal q[u]e fue de los correos de Cartagena de Yndias se presentaron en esta Contaduría General de mi cargo las cuentas juradas e intervenidas del valor y gastos q[u]e tuvo aquella Admin[istraci]ón y sus agregadas en los años de mil setecientos sesenta y nueve y setenta, estando esta última dada a nombre de dicho Calderón, reformada por don José Fuertes, admin[istrad]or q[u]e fue en la misma, con fecha 29 de agosto de 1794. Y haiéndose hallado conformes, con sus recados correspondientes, sin resulta en pro ni en contra: de todo lo qual he dado cuenta en Junta de gobierno de esta Dirección General, y por la misma se ha acordado despachar la correspondiente certificación de finiquito, en cuiu virtud la doy para resguardo del referido don Antonio Calderón.

Madrid, 18 de febrero de 1798.

Miguel Pérez de Quirós (*rúbrica*).

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES PRIMARIAS

A.C.C.- Archivo del Conde de Campomanes

A.C.H.-Academia Colombiana de Historia

A.G.I.- Archivo General de Indias

Audiencias

Casa de la Contratación

Contaduría

Correos

Escribanía de Cámara de Justicia

Estado

Indiferente General

Justicia

Patronato Real

A.G.N.C.- Archivo General de la Nación, Colombia

Colonia

Caciques e Indios

Correos

Milicias y Marina

Miscelánea

Negocios – Exteriores

Residencias

Mapas y Planos

A.G.S.- Archivo General de Simancas

Cámara de Castilla

Registro General del Sello

A.H.N.- Archivo Histórico Nacional

Códices

Consejos

Consejo de órdenes

Estado

Inquisición

Ministerio de Hacienda

Órdenes Militares

A.M.N. – Archivo del Museo Naval

Manuscritos

A.P.R.- Archivo del Palacio Real

Administración General

A.R.C.V.- Archivo de la Real Chancillería de Valladolid

Cédulas y Pragmáticas

B.V.B.R.- Biblioteca Banco de la República

B.D.H.- Biblioteca Digital Hispánica

B.N.R. J.- Biblioteca Nacional de Río de Janeiro

B.N.E.- Biblioteca Nacional de España

Manuscritos

B.P.M.A.- British Postal Museum and Archive

Post

B.L.- British Library

General Reference Collection

Manuscripts

R.A.H.- Real Academia de la Historia

Manuscritos

R.B.- Real Biblioteca

T.N.A. – The National Archives

High Court of Admiralty

State Paper Office

State Paper Foreign

FUENTES EDITAS

AGUADO, Alejandro. *Política española para el más proporcionado remedio de nuestra monarchia*. Madrid: Pedro del Castillo, 1750.

ÁLVAREZ OSORIO Y REDÍN, Miguel. *Memoriales a Carlos II por Miguel Osorio y Redín*. 1687.

Anales de las ordenanzas de correos de España. Tomo 1. Madrid: Imprenta General a cargo de Víctor Ruiz, 1879.

ANDRADE E SILVA, José Justino. *Coleção Chronologica da Legislação Portuguesa*. Lisboa: Imprensa de F.X. de Souza, 1856.

ARCE, Blas Alonso de. *Descripción general para escribir a todas las ciudades de España, Villas, y Lugares mas remotos de ella, Reynos, y Potencias Estrangeras, con los días en que llegan, y parten los Correos de esta Corte, y demás Caxas de todo el Reyno*. Madrid: Antonio Sanz, 1736.

ARMONA Y MURGA, José Antonio de. *Noticias privadas de casa útiles para mis hijos*. Gijón: Ediciones Trea, Instituto Feijoo de Estudios del siglo XVIII y Universidad del País Vasco, 2012 [1787].

BREWER, J.S. *Letters and papers, foreign and domestic, of the reign of Henry VIII*. Londres: Longman, Green, Longman, Roberts and Green, 1864.

CAMPILLO Y COSÍO, José del. *Nuevo sistema de gobierno económico para la América*. Tomo 2, 1743.

CAMPOMANES, Pedro Rodríguez de. *Itinerario de las carreras de postas de dentro y fuera del reyno*. Madrid: Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1761.

CAMPOMANES, Pedro Rodríguez. *Reflexiones sobre el comercio español a Indias (1762)*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales – Ministerio de Economía y Hacienda, 1988.

CANGA ARGÜELLES, José. *Diccionario de Hacienda con aplicación a España*, Tomo I. Madrid: Imprenta de don Marcelino Calero y Portocarrero, 1833.

- CANTILLO, Alejandro del. *Tratados, Convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas de la casa de Borbón desde el año de 1700 hasta el día*. Madrid: Imprenta de Alegría y Charlain, 1843.
- CONCOLOCORVO. *El lazarrillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima con sus itinerarios según la más puntual observación, con algunas noticias útiles a los nuevos comerciantes que tratan en mulas y otras históricas*. Gijón: Imprenta de la Rovada, 1773.
- DELGADO DA SILVA, Antonio. *Collecção da islação portugueza desde a ultima compilação das ordenações*. Lisboa: Typografia Maignense, 1828.
- DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. *Anales de las ordenanzas de correos de España. Tomo I*. Madrid: Imprenta General a cargo de Víctor Ruiz, 1879.
- D. Y BEGAS, J. Antonio. *Nuevo estilo y formulario de escribir cartas missivas y responder à ellas en todos géneros y especies de correspondencias, à lo moderno, conforme al uso que oy se practica*. Barcelona: Imprenta Juan Francisco Piferrer, 1828.
- ENCINAS, Diego de. *Cedulario Indiano. Libro II*. Madrid: Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado y Real Academia de la Historia, 2018.
- ESCALONA Y AGÜERO, Gaspar de. *Arcae limensis Gazophilatium regium perubicum*. Madrid: Imprenta Real, 1647.
- ESPINALT Y GARCÍA, Bernardo. *Dirección general de cartas en forma de Diccionario, para escribir a todas las ciudades, villas, lugares, aldeas de toda España incluso el Reyno de Portugal*. Madrid: Oficina de Pantaleón Aznar, 1775.
- Gaceta de Madrid*.
- GÁNDARA, Miguel Antonio de la. *Apuntes sobre el bien y el mal de España*. Madrid: José Estevan Cervera, 1811.
- GÓMEZ, Enrique. *Formulario y nuevo estilo de cartas*. Orihuela, 1733.
- GUAMÁN POMA DE AYALA, Felipe. *La Nueva Crónica y Buen Gobierno*. Lima: Editorial Cultura, 1956.
- GUTIÉRREZ, Joaquín, *Retrato de José Alfonso Pizarro*, siglo XVIII. Fuente: Museo de Arte Colonial de Bogotá.
- HERRERA Y SOTOMAYOR, Juan, *Plano de la Bahía de Cartagena de las Yndias*, 1721. Fuente: BNE-BDH. Disponible en:

- <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000031660> (Consultado el 2 de marzo de 2018).
- HERRERA Y SOTOMAYOR, Juan, *Plano de la entrada y canal de Bocachica en la Bahía de Cartagena de las Indias*, 1721. Fuente: BNE-BDH. Disponible en: <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000031631> (Consultado el 5 de marzo de 2018).
- HUMBOLDT, Alexander von, *Carta del curso del río de la Magdalena desde Honda hasta el Dique de Mahares, formada sobre las observaciones astronómicas hechas en abril, mayo y junio de 1801*. Fuente: Biblioteca Virtual Banco de la República (Colombia), Cartografía Histórica.
- “Itinerario e instrucciones sobre conducción del correo de 1719” transcrito en Elías Ortiz, Sergio, *Historia extensa de Colombia*, vol. IV, tomo 1, Bogotá, Ediciones Lerner, 1970, pp. 340-342.
- JUAN, Jorge. *Compendio de navegación para el uso de los Caballeros Guardias Marinas*. Cádiz: Academia de los Caballeros Guardias Marinas, 1757.
- JUAN, Jorge y ULLOA, Antonio de. *Noticias secretas de América*. Londres: Imprenta de R. Taylor, 1826.
- MACÍAS DOMÍNGUEZ, Isabel y MORALES PADRÓN, Francisco. *Cartas desde América, 1700-1800*. Sevilla: Junta de Andalucía, 1991.
- MACHADO FIESCO, Francisco Javier (edición, notas y estudio crítico por Alberto Donoso Anes). *Documentos relativos a la implantación de la contabilidad por partida doble en las Cajas Reales de Indias (1784)*. Madrid: Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas D.L., 2010.
- Memorias de la Sociedad Económica*. Tomo II. Madrid: Antonio de Sancha, 1780.
- MONTESQUIEU, Charles-Louis de Secondat. *Del espíritu de las leyes* (traducción de Siro García del Mazo). Madrid: Librería General de Victoriano Suárez, 1906.
- MURO OREJÓN, Antonio. *Cedulario Americano del siglo XVIII*, tomo II. Sevilla, 1969.
- NAVIA OSORIO, Álvaro. *Rapsodia económico política monárquica*. Oviedo: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo, 1984 [1732].
- OTTE, Enrique. *Cartas privadas de emigrantes a Indias: 1540-1616*. Sevilla: Consejería de Cultura, Junta de Andalucía y Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1988.
- PANDO, José Antonio. *Ytinerario Real de Correos del nuevo Reyno de Granada y Tierra Firme. El Manuscrito de Pando, 1770*.

- PEREIRA, Juan de. *Política Indiana*. Libro II, capítulo XIV. Madrid: Diego Díaz de la Carrera, 1648.
- Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España y para navíos de registros y avisos que navegaren a ambos reynos*. Madrid: Imprenta Real de Marina de Don Manuel Espinosa de los Monteros, 1720.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las phrases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua*, Tomo II. Madrid: Imprenta de Francisco del Hierro, 1729.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las phrases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua*, tomo III. Madrid: Imprenta de Francisco del Hierro, 1732.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana, en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las phrases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua [...]. Compuesto por la Real Academia Española*. Tomo sexto. Madrid: Imprenta de la Real Academia Española, por los herederos de Francisco del Hierro, 1739.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castellana*. Madrid: Viuda de don Joaquín Ibarra, Impresora de la Real Academia, 1803.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la Lengua Española*. Madrid, 1984.
- Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*. Madrid, 1681.
- Reglamento General expedido por su Magestad en 23 de abril de 1720 para la dirección, y gobierno de los oficios de Correo Mayor, y Postas de España en los viages que se hicieren; y exenciones que han de gozar, y les están concedidas a todos los Dependientes de ellos*. Madrid: Imprenta de Juan de Ariztia, 1720.
- RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, Pedro. *Itinerario de las carreras de posta de dentro, y fuera del Reyno*. Madrid: Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1761.
- RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, Pedro. *Noticia geográfica del Reino y caminos de Portugal*. Madrid: Imprenta de Joaquín Ibarra, 1762.
- ROJAS, Ulises. *Documentos inéditos para la historia de Boyaca y Colombia*. Tunja: Publicaciones de la Academia Boyacense de Historia, 1991.

- SAMPER, José María. *Ensayo sobre las revoluciones políticas y la condición social de las repúblicas colombianas*. París: Imprenta de E. Thurnot y compañía, 1861.
- SÁNCHEZ RUBIO, Rocío e TESTÓN NÚÑEZ, Isabel. *El hilo que une: las relaciones epistolares en el viejo y el nuevo mundo: siglos XVI-XVIII*. Mérida: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura, 1999.
- SOMOZA DE MONSORÍU, Francisco. *Estorvos i remedios de la riqueza de Galicia: discurso político legal*. Santiago de Compostela: Ignacio Aguayo, 1775.
- TASSIN, René – Prosper. *Nouveau traité de diplomatique où l'on examine les fondemens de cet art: on établit des regles sur le discernement des titres, et l'on expose historiquement les caracteres des bulles pontificales et des diplomes*. París: Guillaume Desprez, Pierre-Guillaume Cavelier, 1750.
- The Penny Cyclopaedia of the Society for the diffusion of useful knowledge*, vol. XVII. Londres: Charles Knight and company, 1840.
- ULLOA, Bernardo de. *Restablecimiento de las fábricas, tráfico, y comercio marítimo de España*. Madrid: Antonio Marín, 1740.
- ULLOA, Antonio de (editado por Rafael Cid Rodríguez). *Modo de facilitar los correos de España con el Reyno del Perú*. Sevilla: Padilla, 2001.
- UZTÁRIZ, Jerónimo de. *Theorica y practica de comercio y de marina*. Madrid: Imprenta de Antonio Sanz, 1742.
- VALBUENA Y PÉREZ, José. *Arte nuevo de enseñar niños, y vasallos, a leer, escribir, y contar las reglas de gramática, y orthografía castellana, precisas para escribir correctamente, y formulario de cartas con los correpondientes tratamientos*. Santiago de Compostela: Ignacio Aguayo, 1791.
- VEGA, Garcilaso de la. *Antología de los comentarios reales*. Madrid: M. Aguilar Editor, 1929.
- VEITIA LINAGE, José de. *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla: impresor Juan Francisco de Blas, 1672.
- WALHOUSE MARK, Edward, *El champán del Magdalena*, imagen de 1845. Fuente: Biblioteca Virtual Banco de la República (Colombia).
- WARD, Bernardo. *Proyecto Económico en que se proponen varias providencias, dirigidas á promover los intereses de España, con los medios y fondos necesarios para su plantificación*. Madrid: Viuda de Ibarra, hijos y compañía, 1787.

- ZAVALA Y AUÑÓN, Miguel. *Representación al Rey Felipe V dirigida al más seguro aumento del Real Erario, y conseguir la felicidad, mayor alivio, riqueza, y abundancia de su Monarquía*. Madrid: Herederos de José Joaquín Martínez, 1732.
- ZAVALA Y AUÑÓN, Miguel. *Miscelánea económico-política*. Madrid: imprenta de Antonio Espinosa, 1749.

FUENTES SECUNDARIAS

- ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio; GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo Luis; VILA VILAR, Enriqueta. *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Fundación El Monte, 2003.
- ADELMAN, Jeremy. *Sovereignty and revolution in the Iberian Atlantic*. Princeton: Princeton University Press, 2009.
- ADELMAN, Joseph M. "A Constitutional Conveyance of Intelligence, Public and Private: The Post Office, the Business of Printing, and the American Revolution", *Enterprise and Society*, vol. 11, nº 4, 2010, pp. 709-752.
- AGUILAR PIÑAL, Francisco. *La España del absolutismo ilustrado*. Madrid: Espasa Calpe, 2005.
- AGUILERA DÍAZ, María y MEISEL ROCA, Adolfo. *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*. Cartagena de Indias: Banco de la República, 2009.
- ALAMEDA OSPINA, Raúl y JARAMILLO URIBE, Jaime. *Virreyes y funcionarios neogranadinos ante las reformas borbónicas (1792-1818)*. Bogotá: Academia Colombiana de Ciencias Económicas, 2014.
- ALBAREDA, Joaquim y HERRERO SÁNCHEZ, Manuel. *Political Representation in the Ancien Régime*, Nueva York y Londres: Routledge, 2019.
- ALCÁZAR MOLINA, Cayetano. *Historia del correo en América: notas y documentos para su estudio*. Madrid: Rivadeneyra, 1920.
- ALIMENTO, Antonella y STAPELBROEK, Koen (eds.). *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century: Balance of Power, Balance of Trade*. London & New York: Palgrave Macmillan, 2017.

- ALONSO ÁLVAREZ, Luis. *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*. La Coruña: Xunta de Galicia. Servicio Central de Publicaciones, 1986.
- ÁLVAREZ CASTRILLÓN, José Antonio y CALLEJA PUERTA, Miguel. *Colección Diplomática del Concejo de Avilés en la Edad Media (1155-1498)*. Oviedo: Ayuntamiento de Avilés y Universidad de Oviedo, 2011.
- ANDREW, Edward. *Imperial Republics: Revolution, War and Territorial Expansion from the English Civil War to the French Revolution*. Toronto: University of Toronto Press, 2017.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco. “Juan de Goyeneche: financiero, tesorero de la reina y mediador en la venta de cargos”, en *Navarros en la Monarquía española en el siglo XVIII*. Pamplona: EUNSA, 2007, pp. 61-88.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco. *Necesidad y venalidad: España e Indias, 1704-1711*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2008.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco y FELICES DE LA FUENTE, María del Mar (eds.). *El poder del dinero. Ventas de cargos y honores en el Antiguo Régimen*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2011.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco. “José de Sentmenat y Oms”, en *Real Academia de la Historia. Diccionario Biográfico electrónico*.
- ANES, Gonzalo y CASTRILLON, Álvarez de. *La Corona y la América del siglo de las luces*. Madrid: Asociación Francisco López de Gomara, 1994.
- AQUERRETA, Santiago. *Negocios y finanzas en el siglo XVIII: La familia Goyeneche*. Pamplona: Eunsa, 2001.
- ARANBURUZABALA ORTIZ DE ZÁRATE, Yolanda. “Caballeros de las Órdenes militares en Álava, Bizkaia, Guipuzkoa y Navarra en el siglo XVIII: Procedencia geográfica y aproximación social”, *Sancho el sabio: Revista de cultura e investigación vasca*, nº 30, 2009, pp. 11-48.
- ARANEDA RIQUELME, José. “Una correspondencia mensual, semanaria y a todas horas»: correo y espacio en el imperio español durante las reformas borbónicas, siglo XVIII”, en *Seminario Simón Collier*. Chile: Instituto de Historia de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2014
- ARANEDA RIQUELME, José. *Un gobierno de papel. Los correos y las rutas de comunicación en tiempos de la reforma imperial en Chile (1764-1796)*. TFM. Chile:

- Facultad de Historia, Geografía y Ciencia Política de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2017.
- ARANEDA RIQUELME, José. “Las reformas de los correos en la ruta del sur de Chile. Instituciones, actores e historias (1768-1777)”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2017.
- ARANGO ECHEVERRI, Manuel. *Recuperando nuestra prefilatelia a la luz de los Archivos Históricos Colombianos*. Colombia: Impresiones La Paz, 2013.
- ARANGO ECHEVERRI, Manuel. *Historia pre-filatélica y catálogo de marcas postales de Colombia, 1770-1859*. Bogotá: Manuel Arango E., 2018.
- ARBLASTER, Paul. “Policy and publishing in the Habsburg Netherlands, 1585-1690”, en *The politics of information in Early Modern Europe*. Londres y Nueva York: Routledge, 2001, pp.179-198.
- ARBLASTER, Paul y cía. “European Postal Networks”, en *News Networks in Early Modern Europe*. Leiden / Boston: Brill, 2016.
- ARMITAGE, David y BRADDICK, Michael J. (ed.). *The British Atlantic World, 1500-1800*. Nueva York: Palgrave MacMillan, 2002.
- ARNELL, J.C. *Transatlantic mail to and from British North America from early days to U.P.U.* Hamilton: J.C. Arnell, 1996.
- ARRIBAS ARRANZ, Filemón. *Estudios sobre diplomática castellana de los siglos XV y XVI*. Valladolid: Sever-Cuesta, 1959.
- ASSADOURIAN, Carlos Sempat. *El sistema de la economía colonial: el mercado interior, regiones y espacio económico*. México D.F.: Editorial Nueva Imagen, 1983.
- ASTIGARRAGA, Jesús. *The Spanish Enlightenment revisited*. Oxford: Voltaire Foundation, 2015.
- AVELLANEDA, Mercedes. *Guaraníes, criollos y jesuitas. Luchas de poder en las Revoluciones Comuneras del Paraguay, siglos XVII y XVIII*. Asunción: Academia Paraguaya de la Historia y Tiempo de la Historia, 2014.
- BAHAMONDE MAGRO, Ángel; MARTÍNEZ LORENTE, Gaspar; y, OTERO CARVAJAL, Luis Enrique. *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España: 1700-1936*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1993.

- BAHAMONDE MAGRO, Ángel; MARTÍNEZ LORENTE, Gaspar; y, OTERO CARVAJAL, Luis Enrique. *Las comunicaciones entre Europa y América, 1500-1993*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Secretaría General de Comunicaciones, 1995.
- BAKEWELL, P.J., y HOLLER, Jacqueline Zuzann. “Eighteenth century Spanish America: reformed or deformed?”, en *A history of Latin America to 1825*. Chichester: Wiley-Blackwell, 2010, pp. 349-396.
- BAILYN, Bernard. *Atlantic History: concept and contours*. Cambridge: Harvard University Press, 2005.
- BALTAR RODRÍGUEZ, Juan Francisco. “Notas sobre la introducción y desarrollo del papel sellado en la monarquía española (siglos XVII-XVIII)”. *Anuario de Historia del Derecho Español*, nº 66, 1996, pp. 519-560.
- BARRIENTOS GRANDON, Javier. “Tomás Ortiz de Landázuri y de Arriaga”, en *Real Academia de la Historia. Diccionario Biográfico electrónico*.
- BAUDOT MONROY, María. *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*. Madrid y Murcia: Ministerio de Defensa y Editum. Ediciones de la Universidad de Murcia, 2013.
- BAUDOT MONROY, María (ed.). *El Estado en Guerra. Expediciones Navales Españolas en el Siglo XVIII*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2014.
- BAUDOT MONROY, María. “Maritime post routes between Corunna and the Caribbean as a Geographic Information System (GIS) model”, *Culture & History Digital Journal*, vol. 4, nº 2, 2015, pp. 1-12.
- BECK, John. *A history of the Falmouth packet service, 1689-1850: the British overseas postal service*. Exeter: South West Maritime History Society, 2009.
- BECKER, Jerónimo y RIVAS GROOT, José María. *El Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII*. Madrid: Imprenta del Asilo de Huérfanos del S.C. de Jesús, 1931.
- BEHRINGER, Wolfgang. “Communications Revolutions: A Historiographical Concept”, *German History*, vol. 3, nº 24, 2006, pp.333-374.
- BENJAMIN, Thomas. *The Atlantic world Europeans, Africans, Indians and their shared history, 1400-1900*. Cambridge: Cambridge University Press, 2013.
- BEN YESSEF GARFIA, Yasmina. “Entre el servicio a la Corona y el interés familiar. Los Serra en el desempeño del Oficio de Correo Mayor de Milán (1604-1692)”, en

- Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)*. Génova: Società Ligure di Storia Patria, 2011, pp. 303-330.
- BERG, Maxine. *Writing the History of the Global. Challenges for the 21st Century*. Oxford: The British Academy, 2013.
- BERNAL, Alejandro; MONROY, Silvia y BARRAGÁN, Andrés. *Por los caminos del Piedemonte. Una historia de las comunicaciones entre los Andes Orientales y los Llanos. Siglos XVI a XIX*. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2000.
- BERTRAND, Michel. “Viejas preguntas, nuevos enfoques: la corrupción en la administración colonial española”, en *El poder del dinero. Ventas de cargos y honores en el Antiguo Régimen*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2011, pp. 46-62.
- BERTRAND, Michel. “Penser la corruption”, *e-Spania*, 2013.
- BERTRAND, Michel. *Grandeza y miseria del oficio. Los oficiales de la Real Hacienda de la Nueva España, siglos XVII y XVIII*. México: Fondo de Cultura Económica, 2013.
- BERTRAND, Romain. “Where the devil stands: a Microhistorical Reading of empire as multiple moral worlds (Manila-Mexico, 1577-1580)”, *Past Present*, vol. 242, nº 14, 2019, pp. 83-109.
- BISIO DE ORLANDO, Raquel. “La Renta de Correos de Buenos Aires hasta 1810”, en *Instituto de Historia del Derecho Indiano*, 1995, pp. 169-186.
- BOHORQUEZ, Jesús. “Microglobal history: agencia, sociedad y pobreza de la historia cultural postestructural”, *Historia Crítica*, nº 69, pp. 79-98.
- BONNEY, Richard. *The rise of the fiscal state in Europe, c. 1200-1815*. Oxford: Oxford University Press, 2014.
- BORREGUERO BELTRÁN, Cristina. “Philip of Spain: The Spider’s Web of News and Information”, en *The Dissemination of News and the Emergence of Contemporaneity in Early Modern Europe*. Gran Bretaña: Routledge, 2016, pp. 23-49.
- BORREGO PLÁ, María del Carmen. *Palenques de negros en Cartagena de Indias a fines del siglo XVII*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos del CSIC, 1973.

- BORREGO PLÁ, María del Carmen. “Mompox y el control de la boca del Magdalena”, *Temas Americanistas*, vol. 4, 1984, pp. 1-9.
- BORREGO PLÁ, María del Carmen. “Impacto de la entronización borbónica en el caribe neogranadino”, *Temas Americanistas*, vol. 19, 2007, pp. 20-33.
- BORREGO PLÁ, María del Carmen. “Cartagena de Indias y el Río Magdalena: una cultura anfibia en el quinientos”, *Boletín de Historia y Antigüedades*, vol. XCIV, nº 836, 2007, pp. 39-58
- BOSÉ, Walter. *Historia del correo de España e Hispanoamérica, 1500-1820*. Buenos Aires, 1951.
- BÖTTCHER, Nikolaus; HAUSBERGER, Bernd; e IBARRA, Antonio. *Redes y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII*. Madrid / Frankfurt: Iberoamericana/Vervuert, 2011.
- BOUARD, Alain de. *Manuel de Diplomatie française et pontificale*, tomo I. París, 1929.
- BOURDIEU, Pierre. *El sentido práctico*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2007.
- BOUZA ÁLVAREZ, Fernando. *Corre manuscrito: una historia cultural del Siglo de Oro*. Madrid: Marcial Pons Historia, 2001.
- BOUZA ÁLVAREZ, Fernando. *Communication, Knowledge, and Memory in Early Modern Spain*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2004.
- BOUZA ÁLVAREZ, Fernando. *Cultura Epistolar en la Alta Edad Moderna. Usos de la carta y correspondencia entre manuscrito e impreso*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2006.
- BOUZA ÁLVAREZ, Fernando J.; CARDIM, Pedro y FEROS, Antonio. *The Iberian world, 1450-1820*. Nueva York: Routledge, 2020.
- BRADING, David. “La España de los Borbones y su imperio americano”, en *Historia de América Latina. Vol. 2. América latina colonial, Europa y América en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Barcelona: Crítica, 1990, pp. 85-126.
- BRADING, David A. *Orbe indiano. De la monarquía católica a la república criolla, 1492-1867*. México: Fondo de Cultura Económica, 1998.
- BRAUDEL, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Tomo 1. México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 2016.

- BRENDECKE, Arndt. *Imperio e información. Funciones del saber en el dominio colonial*. Madrid/ Frankfurt am Main: Iberoamericana/Vervuert, 2012.
- BRENDECKE, Arndt y MARTÍN ROMERA, María Ángeles. “El Habitus del oficial real: ideal, percepción y ejercicio del cargo en la Monarquía Hispánica (siglos XV-XVIII)”, *Studia histórica. Historia Moderna*, vol. 39, nº 1, 2017, pp. 23-51.
- BROWN, Matthew. “The Global History of Latin America”, *Journal of Global History*, vol. 3, nº 10, 2015, pp. 365-386.
- BURBANK, Jane y COOPER, Frederick. *Imperios. Una nueva visión de la Historia Universal*. Barcelona: Crítica, 2012.
- BURKHOLDER, Mark A. y CHANDLER, D.S. *From Impotence to Authority: The Spanish Crown and the American Audiencias, 1687–1808*. Columbia: University of Missouri Press, 1977.
- CABEZAS FONTANILLA, Susana. “Nuevas aportaciones al estudio del archivo del Consejo de la Suprema Inquisición”, *Documenta & Instrumenta*, nº 5, 2007, pp. 31-49.
- CABEZAS FONTANILLA, Susana. “La Diplomática general y especial en el marco de los estudios actuales”, en *Jornadas Archivando: retrospectivas de futuro*. León: Achivofsp, 2017, pp. 9-32.
- CABRERA BOSCH, María Isabel. “El poder legislativo en la España del siglo XVIII (1716-1808)”, en *La economía española al final del Antiguo Régimen*. Madrid: Alianza Editorial / Banco de España, 1982.
- CAIZZI, Bruno. *Dalla posta dei re alla posta di tutti. Territorio e comunicazioni in Italia dal XVI secolo all’Unità*. Milán: Angeli, 1993.
- CALDERÓN ARGELICH, Alfonso. “Antonio de la Quadra y Llano”, en Real Academia de la Historia. Diccionario Biográfico electrónico (en red: www.rah.es).
- CALLE SAIZ, Ricardo. “Bernardo Ward”, en Real Academia de la Historia. Diccionario Biográfico electrónico (en red: www.rah.es).
- CAMINO MARTÍNEZ, Carmen del. “Escritura y oficina en el siglo XVIII: la Administración de Correos de Lima”, *Historia. Instituciones. Documentos*, nº 36, 2009, pp. 73-110.

- CAMINO MARTÍNEZ, Carmen del. “Escritura, escritos, escribanos y escribientes entre España e Hispanoamérica” *Bajo Guadalquivir y Mundos Atlánticos*, nº 1, 2018, pp. 26-40.
- CAMPA, Annunziata. “Los caminos reales en las campañas militares de Simón Bolívar en la Nueva Granada”, en *Caminería hispánica: actas del III Congreso Internacional de Caminería Hispánica celebrado en Morelia (Michoacán)*. México: AACHE Ediciones, 1997, pp. 759-771.
- CANALES RUIZ, Jesús. “Cántabros distinguidos en la Historia Hispanoamericana breves semblanzas. Pedro Antonio de Cossío”, *Altamira. Revista del Centro de Estudios Montañeses*, nº 72, 2007, pp. 275-282.
- CANALES TORRES, Carlos y REY VICENTE, Miguel de. *El oro de América. Galeones, flotas y piratas*. Madrid: Edaf, 2016.
- CANELLAS LÓPEZ, Ángel. “Diplomática y sigilografía”, *Cuadernos de estudios medievales y ciencias y técnicas historiográficas*, nº 17, 1992, pp. 47-56.
- CANIZARES-ESGUERRA, Jorge. *Entangled empires: the Anglo-Iberian Atlantic, 1500-1830*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2018.
- CAPELO BERNAL, María Dolores. “La contabilidad del almacén de Agüera entre los siglos XVIII y XIX. Un estudio sobre su evolución desde el registro por cargo y data hasta la partida doble”, *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, vol. 36, nº 135, 2007, pp. 453-479.
- CAPLAN, Jay. *Postal Culture in Europe, 1500-1800*. Oxford: Oxford University Press, 2016.
- CÁRCEL ORTÍ, María Milagros. *Vocabulaire international de la diplomatie*. Valencia: Col·lecció Oberta, 1997.
- CARDIM, Pedro et al. *How Did Early Modern Spain and Portugal Achieve and Maintain a Global Hegemony?* Eastbourne: Sussex Academic Press/Fundación Séneca/Universidade Nova de Lisboa—CHAM/Red Columnaria, 2012.
- CAREY, James W. *Communication as culture. Essays on media and society. Revised edition*. Nueva York y Londres: Routledge. Taylor and Francis Group, 2009.
- CARIDI, Giuseppe. *Carlos III. Un gran rey reformador en Nápoles y España*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2014.

- CARMAGNANI, Marcello. “La organización de los espacios americanos en la Monarquía Española, siglos XVI-XVIII”, en *Las Indias Occidentales: procesos de incorporación territorial a las Monarquías Ibéricas (siglos XVI a XVIII)*, México D.F.: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2012, pp. 331-356.
- CARO BAROJA, Julio. *La hora navarra del XVIII: personas, familias, negocios e ideas*. Pamplona: Diputación Foral de Navarra, 1969.
- CARRASCO, Ricardo. *Historia de los caminos del Nuevo Mundo*. Buenos Aires: El Ateneo, 1945.
- CASADO ALONSO, Hilario. “Los flujos de información en las redes comerciales castellanas de los siglos XV y XVI”, *Investigaciones de historia económica*, nº 10, 2008, pp. 35-68.
- CASTEJÓN, Philippe. “Colonia y metrópoli, la génesis de unos conceptos históricos fundamentales (1760-1808)”, *Illes Imperis* nº 18, 2016, pp. 163-179.
- CASTELLANO, Juan Luis; DEDIEU, Jean-Pierre; y LÓPEZ-CORDÓN, María Victoria. *La pluma, la mitra y la espada: estudios de historia institucional en la Edad moderna*. Madrid: Marcial Pons Historia, 2000.
- CASTILLERO CALVO, Alfredo. “Los transportes y las vías de comunicación en Hispanoamérica” en *Historia general de América Latina*, vol. 3, tomo 1. Madrid: Trotta, 1999, pp. 339-398.
- CASTILLO GÓMEZ, Antonio. “«Me alegraré que al recibo de ésta...». Cuatrocientos años de prácticas epistolares (siglos XVI a XIX)”, *Manuscrits*, nº 29, 2011, pp. 19-50.
- CASTILLO GÓMEZ, Antonio (ed.). *Culturas del escrito en el mundo Occidental del Renacimiento a la Contemporaneidad*. Madrid: Casa de Velázquez, 2015.
- CASTILLO GÓMEZ, Antonio y SIERRA BLAS, Verónica (eds.). *Cinco siglos de cartas. Historia y prácticas epistolares en las épocas moderna y contemporánea*. Huelva: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva, 2014.
- CASTILLO MATHIEU, Nicolás del. “Cartagena, puerto comercial (1533-1800)”, en *Boletín Cultural y Bibliográfico*, vol. 16, nº 2, 1979, pp. 64-84.
- CASTILLO MATHIEU, Nicolás del. *Llave de las Indias*. Bogotá: Ediciones El Tiempo, 1981.

- CASTILLO MATHIEU, Nicolás del. *Esclavos negros en Cartagena y sus aportes léxicos*. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 1982.
- CASTILLO MATHIEU, Nicolás del. *Los gobernadores de Cartagena de Indias (1504-1810)*. Bogotá: Academia Colombiana de la Historia, 1998.
- CASTRO, Concepción de. *Campomanes: estado y reformismo ilustrado*. Madrid: Alianza Editorial, 1996, pp. 48-75.
- CEJUDO LÓPEZ, Jorge. “Don Ventura Rodríguez y la nueva Casa de Correos de Madrid”, *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, nº1, vol. 12, 1976, pp. 132-142.
- CERDÁ CRESPO, Jorge. *La guerra de la Oreja de Jenkins: un conflicto colonial (1739-1748)*. Tesis Doctoral. Alicante: Universidad de Alicante, 2008.
- CERDA CRESPO, Jorge. *Conflictos coloniales: La guerra de los Nueve Años*. Alicante: Universidad de Alicante. Servicio de Publicaciones, 2010.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo. *América hispánica (1492-1898)*. Madrid: Marcial Pons Ediciones Historia, 2009.
- CHACÓN GÓMEZ-MONEDERO, Francisco Antonio. *La documentación del Archivo Municipal de Cuenca, 1190-1417: estudio diplomático e histórico-institucional*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1995.
- CHARTIER, Roger. *Entre el poder y placer: cultura escrita y literatura en la Edad Moderna*. Madrid: Cátedra, 2000.
- CHAUNU, Pierre. *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*. París: Colin, 1955.
- CHUST CALERO, Manuel y FRASQUET, Ivana. *Tiempos de revolución. Comprender las independencias iberoamericanas*. Madrid: Taurus, 2013.
- CID RODRÍGUEZ, Rafael. *Los correos marítimos de Indias en el siglo XVIII la expedición y la circulación de la documentación*. Tesis. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2013.
- COLMENARES, Germán. *Relaciones de mando e informes de los gobernantes de la Nueva Granada*. Bogotá: Banco Popular, 1989.
- COLMENARES, Germán. *Historia económica y social de Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo, 1997.

- CONDE CALDERÓN, Jorge. “Reformas Borbónicas y Reordenamiento del espacio en el Nuevo Reino de Granada. El caso de la Provincia de Cartagena en el siglo XVIII”, *Historia Caribe*, vol. 1, nº 1, 1995, pp. 5-24.
- CONDE GARRIDO, María Teresa. *La primera creación del virreinato de Nueva Granada 1717-1723*. Sevilla: Escuela de estudios hispanoamericanos, 1965.
- CONRAD, Sebastian. “Enlightenment in Global History: A historiographical critique”, *The American Historical Review*, vol. 117, nº 4, 2012, pp. 999-1027.
- CONRAD, Sebastian. *What is global history?* Princeton: Princeton University Press, 2016.
- CORTÉS ALONSO, Vicenta. *La escritura y lo escrito: paleografía y diplomática de España y América en los siglos XVI y XVII*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986.
- CORTÉS MARTÍNEZ, Heimar David. “El Qhapaq Ñan en Colombia, los nuevos caminos del patrimonio”, *Boletín de Historia y Antigüedades*, vol. 101, nº 859, 2014, pp. 453-471.
- CRESPO SOLANA, Ana (ed.). *Spatio-Temporal Narratives: Historical GIS and the Study of Global Trading Networks (1500-1800)*. Cambridge: Cambridge Scholars Publishing, 2014.
- CRESPO SOLANA, Ana. “Cádiz y el comercio de las Indias: Un paradigma del transnacionalismo económico y social”, *e-Spania*, 2016.
- CROWCROFT, Robert y CANNON, John. *The Oxford Companion to British History*. Oxford: Oxford University Press, 2015.
- DAMIÃO RODRIGUES, José. “Horizontes de reformas e luzes: uma leitura historiográfica a partir da América Portuguesa”, en *El ocaso del Antiguo Régimen en los Imperios Ibéricos*. Lima/Lisboa: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial/CHAM - Centro de Humanidades, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores, 2017.
- DANLEY, Mark H. y SPEELMAN, Patrick J. *The Seven Year's War: global views*. Leiden/Boston: Brill, 2013.

- DAYBELL, James y GORDON, Andrew. *Cultures of correspondence in Early Modern Britain*. Pennsylvania: University of Pennsylvania Press, 2016.
- DEDIEU, Jean Pierre. “Dinastía y élites de poder en el reinado de Felipe V”, en *Los Borbones: dinastía y memoria de nación en la España del siglo XVIII*. Madrid: Marcial Pons. Casa de Velázquez, 2001, pp. 381-400.
- DEDIEU, Jean-Pierre y RUIZ, José Ignacio. “Tres momentos en la historia de la Real Hacienda”, *Cuadernos de historia moderna*, nº 15, 1994, pp. 77-98.
- DELGADO BARRADO, José Miguel. *El proyecto político de Carvajal: pensamiento y reforma en tiempos de Fernando VI*. Madrid: CSIC, 2001.
- DE VRIES, Jan. “The Dutch Atlantic Economies”, en *The Atlantic economy the seventeenth and eighteenth century: organization, operation, practice and personnel*. Columbia: University of South Carolina Press, 2005, pp. 1-10.
- DÍAZ BLANCO, José Manuel. “Pensamiento arbitrista y estructuras institucionales en la carrera de Indias (siglo XVII): entre la desincentivación y la represión”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 71, nº 1, 2014, pp. 47-77.
- DÍAZ CACHERO, Teresa. “Ambrosio de Funes de Villalpando Abarca de Bolea”, en *Real Academia de la Historia. Diccionario Biográfico electrónico*.
- DÍAZ LÓPEZ, Zamira. *Oro, sociedad y economía. El sistema colonial en la Gobernación de Popayán: 1533-1733*. Bogotá: Banco de la República, 1994.
- Diccionario de Terminología Archivística*. Madrid: Subdirección General de los Archivos Estatales, 1995.
- DIERKS, Konstantin. *In My Power Letter Writing and Communications in Early America*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2009.
- DOMÍNGUEZ GUERRERO, María Luisa. “La escribanía del cabildo de Cuzco”, *Historia, Instituciones, Documentos*, 2011, nº 38, pp. 67-110.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Orto y ocaso de Sevilla*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1981.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Carlos III y la España de la Ilustración*. Madrid: Alianza, 2005.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio y PÉREZ SAMPER, María Ángeles. *La España del siglo de las Luces*. Madrid: Ariel, 2004.

- DONOSO ANES, Alberto. “Nuevo método de cuenta y razón para la Real Hacienda en las Indias. La instrucción práctica y provisional en forma de advertencias comentada (27 de abril de 1784)”, *Revista española de financiación y contabilidad*, vol. XXVIII, nº 101, 1999, pp. 817-862.
- DONOSO ANES, Alberto. “El virrey de Lima: caballero de Croix. Defensor de la partida doble en el siglo XVIII”, *Revista española de financiación y contabilidad*, vol. XXX, nº 107, 2001, pp. 165-206.
- DORN, Walter L. *Competition for empire, 1740-1763*. Nueva York: Harper and Brothers Publishers, 1940.
- DOUGLAS INGLIS, G. y KUETHE, Allan J. “El Consulado de Cádiz y el Reglamento de comercio libre de 1765”, en *Andalucía y América en el siglo XVIII: actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*. La Rábida: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1984.
- DUBCOVSKY, Alejandra. *Informed Power. Communication in the Early American South*. Cambridge: Harvard University Press, 2016.
- DUBET, Anne. “¿La importación de un modelo francés? Acerca de algunas reformas de la administración española a principios del siglo XVIII”, *Revista de Historia Moderna*, nº 25, 2007, pp. 207-234.
- DUBET, Anne. “Comprender las reformas de la hacienda a principios del siglo XVIII: la buena administración según el marqués de Campoflorido”, *Revista HMiC: historia moderna i contemporània*, nº 10, 2012, pp. 20-52.
- DUBET, Anne y RUIZ IBÁÑEZ, José Javier. *Las monarquías española y francesa (siglos XVI-XVIII): ¿dos modelos políticos?* Madrid: Casa de Velázquez, 2010.
- DUBOIS, Laurent. “The French Atlantic”, en *Negotiated Authorities. Essays in Colonial Political and Constitutional History*. Charlottesville and London: University Press of Virginia, 2009, pp.136-162.
- EISSA-BARROSO, Francisco A. “El Abate, el Consejo y el virreinato: la política cortesana y la primera creación del virreinato de Nueva Granada (1717-1723)”, en *España y América en el Bicentenario de las Independencias. I Foro Editorial de Estudios Hispánicos y Americanistas*. Castellón: Publicaciones de la Universitat Jaume I, 2012, pp. 293-314.

- EISSA-BARROSO, Francisco. “Of experience, zeal and selflessness. The appointment of military officers as Spanish American viceroys in the early eighteenth century”, *The Americas*, vol. 47, nº 3, 2012, pp. 317-345.
- EISSA-BARROSO, Francisco. “Having served in the troops: the appointment of military officers as provincial governors in early eighteenth-century Spanish America, 1700-1746”, *Colonial Latin American Historical Review*, vol. 1, nº 4, 2013, pp. 329-360.
- EISSA-BARROSO, Francisco A. “La Nueva Granada en el sistema de Utrecht: Condiciones locales, contexto internacional, y reforma institucional”, en *Resonancias Imperiales. América y el Tratado de Utrecht de 1713*. México: Historia Económica, 2015, pp. 47-78.
- EISSA-BARROSO, Francisco. “De corregimiento a gobierno político-militar: el gobierno de Veracruz y la “militarización” de cargos de gobierno en España e Indias durante los reinados de Felipe V”, *Relaciones*, nº 147, 2016, pp. 13-49.
- EISSA-BARROSO, Francisco A. *The Spanish Monarchy and the Creation of the Viceroyalty of New Granada (1717-1739). The politics of Early Bourbon Reform in Spain and Spanish America*. Leiden/Boston: Brill, 2017.
- EISSA-BARROSO, Francisco y VÁZQUEZ VARELA, Ainara. *Early Bourbon Spanish America: politics and society in a forgotten era (1700-1759)*. Leiden: Brill, 2016.
- ELÍAS ORTIZ, Sergio. *Historia extensa de Colombia*, vol. IV, tomo 1. Bogotá: Ediciones Lerner, 1970.
- ELLIOTT, John. “A Europe of Composite Monarchies”, *Past & Present*, nº137, 1992, pp. 48–71.
- ELLIOTT, John. *En búsqueda de la historia Atlántica*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2001.
- ELLIOTT, John. *Imperios del mundo Atlántico: España y Gran Bretaña en América, 1492-1830*. Madrid: Taurus, 2006.
- ELLIOTT, John, *En búsqueda de la historia Atlántica*, Las Palmas de Gran Canaria, Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2001

- ENCISO RECIO, Luis Miguel et al. *Historia de España. Los Borbones en el siglo XVIII (1700-1808)*. Madrid: Editorial Gredos, 1991.
- Encyclopædia Britannica Inc.*, 2018.
- ESCUADERO, José Antonio. *Administración y Estado en la España Moderna*. Valladolid: Consejería de Educación y Cultura, 2002.
- FALCON, Francisco, e RODRIGUES, Claudia (coords.). *A “Época Pombalina” no mundo luso-brasileiro*. Río de Janeiro: Editora FGV, 2015.
- FEDELE, Clemente; GEROSA, Marco; y SERRA, Armando. *Europa Postale. L’opera di Ottavio Codogno luogotenente dei Tasso nella Milano seicentesca*. Camerata Cornello: Museo dei Tasso e della Storia Postale, 2014.
- FERNÁNDEZ LÓPEZ, Francisco. *La Casa de la Contratación: una oficina de expedición documental para el gobierno de las Indias (1503-1717)*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2018.
- FERNÁNDEZ GÓMEZ, Marcos; OSTOS SALCEDO, Pilar y PARDO RODRÍGUEZ, M^a Luisa. *El Libro de Privilegios de la ciudad de Sevilla. Estudio introductorio y transcripción*. Sevilla: Fundación El Monte, 1993.
- FERNÁNDEZ-SHAW, Carlos M. “Las vías de comunicación en la Norteamérica española”, en *Caminería Hispánica: actas del III Congreso Internacional de Caminería Hispánica* celebrado en Morelia (Michoacán), México, 1996, pp. 605-614.
- FERRO MEDINA, Germán. *A lomo de mula*. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 1994.
- FIELDHOUSE, David. *Los Imperios Coloniales desde el siglo XVIII*. Madrid: Siglo XXI Editores, 1987.
- FINDLEN, Paula; EDELSTEIN, Dan; y COLEMAN, Nicole. *Mapping the Republic of Letters*. Stanford: Stanford University, 2013.
- FISHER, John. *Bourbon Peru 1750–1824*. Liverpool: Liverpool University Press, 2003.
- FISHER, John; KUETHE, Allan; y MCFARLANE, Anthony. *Reform and Insurrection in Bourbon New Granada and Peru*. Louisiana: Louisiana State University Press, 1990.
- FLORIANO CUMBREÑO, Antonio. *Curso general de Paleografía y Diplomática española*. Oviedo: Universidad de Oviedo, 1946.

- FORTEA PÉREZ, José Ignacio; GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy; GUIMERA RAVINA, Agustín. *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Ministerio de Fomento, 2006.
- FRANKLIN, Simon y BOWERS, Katherine. *Information and Empire. Mechanisms of Communication in Russia 1600-1850*. Cambridge: Open Book Publishers, 2017.
- GALLENDE DÍAZ, Juan Carlos. “El pasaporte militar desde una perspectiva diplomática (1700-1850)”, *Boletín de la Sociedad Española de Ciencias y Técnicas Historiográficas*, nº 3, 2004, pp. 303-318.
- GALLEGOS, Guillermo F. et al. *Los Correos Mayores de Yndias*. Madrid: Federación Española de Sociedades Filatélicas, 2014.
- GAMBOA MENDOZA, Jorge Augusto (comp.). *Los muiscas en los siglos XVI y XVII: miradas desde la arqueología, la antropología y la historia*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2008.
- GARAY UNIBASO, Francisco. *Correos Marítimos*. Bilbao: Mensajero, 1987.
- GARAVAGLIA, Juan Carlos. “Servir al Estado, servir al poder: la burocracia en el proceso de construcción estatal en América Latina”, *Almanack*, nº 3, 2012, pp. 5-26.
- GARCÍA AYLUARDO, Clara (coord.) *Las reformas borbónicas, 1750-1808*. México: Fondo de Cultura Económica, 2010.
- GARCÍA BAQUERO González, Antonio. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1988.
- GARCÍA DIEGO, Paulino. *Jano en Hispania. Una aproximación a la figura y obra de Jerónimo Grimaldi (1739-1784)*. Madrid: CSIC, 2014.
- GARCÍA DIEGO, Paulino. “Jerónimo Grimaldi, un ejemplo de supervivencia política”, *BROCAR*, nº 39, 2015, pp. 145-175.
- GARCÍA-GALLO DE DIEGO, Alfonso. “La Ley como fuente del Derecho en Indias en el siglo XVI”, *Anuario de historia del derecho español*, nº 21-22, 1951-1952, pp. 607-730.
- GARCÍA GARCÍA, Antonio. “El precio político de la venta de cargos públicos. Reflexiones sobre la regalía real”, *Illes i Imperis*, nº 9, 2006, pp.131-148.

- GARCÍA MARÍN, José María. *La burocracia castellana bajo los Austrias*. Sevilla: Instituto García Oviedo, Universidad, 1976.
- GARCÍA MONTON GARCÍA-VAQUERO, Isabel. *El sistema de correos interiores y el desarrollo regional en Cuba 1754-1868*. Tesis. Madrid: Universidad Complutense, 1991.
- GARCÍA SÁNCHEZ, Jesús. “Cartas para tiempos de cambios, 1700-1815”, en *Cinco siglos de cartas. Historia y prácticas epistolares en las épocas moderna y contemporánea*. Huelva: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva, 2014, pp. 435-454.
- GARRIDO CONDE, María Teresa. “La primera creación del virreinato de Nueva Granada”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 21, nº 1, 1964, pp.25-144.
- GARRIDO CONDE, María Teresa. *La primera creación del virreinato de Nueva Granada, 1717-1723*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1965.
- GAUDIN, Guillaume, CASTILLO GÓMEZ, Antonio, GÓMEZ GÓMEZ, Margarita, y STUMPF, Roberta. “Vencer la distancia: Actores y prácticas del gobierno de los imperios español y portugués”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2017. Disponible en línea: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/71453> (Consultado el 7 de septiembre de 2018).
- GELMAN, Jorge; LLOPIS Agelán, Enrique y MARICHAL, Carlos. *Iberoamérica y España antes de las independencias, 1700-1820: crecimiento, reformas y crisis*. México, D.F.: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora México, D.F. Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, 2014.
- GHOBRIAL, John-Paul. “Introduction: Seeing the world like a microhistorian”, *Past Present*, vol. 242, nº 14, 2019, pp. 1-22.
- GIRARD, Albert. *La rivalidad comercial y marítima entre Sevilla y Cádiz: hasta finales del siglo XVIII*. Sevilla: Renacimiento, 2006.
- GIRALDO JARAMILLO, Gabriel. *Relaciones de mando de los virreyes de la Nueva Granada. Memorias económicas*. Bogotá: Banco de la República, 1954.
- GIRY, A. *Manuel de Diplomatie*. París, 1983.

- GLAVE, Luis Miguel. “Tambos y caminos andinos en la formación del mercado interno colonial” en *Reproducción y transformación de las sociedades andinas s. XVI-XX*. Tomo I. Quito: Ediciones Abya – Yala, 1991, pp. 285-349.
- GLETE, Jan. *War and the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military States, 1500-1660*. Londres: Routledge, 2006.
- GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1993.
- GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. “La documentación real en la época moderna. Metodología para su estudio”, *Historia. Instituciones. Documentos*, nº 29, 2002, pp. 147-161.
- GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *Actores del documento. Oficiales, archiveros y escribientes de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias durante el siglo XVIII*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2003.
- GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. “La Nueva Tramitación de los Asuntos Indianos en el Siglo XVIII: de la Vía de Consejo a la Vía Reservada”, en *El Gobierno de un Mundo: Virreinos y Audiencias en la América Hispánica*. Cuenca: Universidad de Castilla-la Mancha, 2004, pp. 203-250.
- GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. *El sello y registro de Indias. Imagen y representación*. Colonia: Böhlau, 2008.
- GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. “El expediente administrativo: origen y desarrollo constitucional”, en *La jurisdicción contencioso-administrativa en España. Una historia de sus orígenes*. Madrid: Consejo General del Poder Judicial, 2009, pp. 371-403.
- GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. “La documentación de Indias. Reflexiones en torno al método diplomático en Historia”, en *Mitificadores del pasado, falsarios de la Historia. Historia Medieval, Moderna y de América*. Bilbao: Universidad del País Vasco – Servicio Editorial D.L., 2011, pp. 161-187.
- GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. “La Cancillería Real de la Audiencia de Santo Domingo: sus competencias documentales”, en *XVIII Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*. Córdoba: Universidad Nacional, 2016, pp. 801-826.

- GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. “Documentos y archivos para el gobierno de las Indias: el valor de la escritura en la gestión de los negocios”, *Archivo General de Indias. El valor del documento y la escritura en el Gobierno de América*. Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2017, pp. 77-93.
- GÓMEZ PICÓN, Rafael. *Magdalena Río de Colombia*. Bogotá: Ediciones Tercer Mundo, 1983.
- GONZÁLEZ, Margarita. “El resguardo minero de Antioquía”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, nº 11, 1983, pp. 129-183.
- GONZÁLEZ DE CASTEJÓN Y HERNÁNDEZ, José Francisco. *Don Pedro González de Castejón. Ministro de Marina de Carlos III*. Zaragoza: Centro de Estudios Borjanos- Institución Fernando el Católico, 2003.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, Emilio. *Bajo las luces de la Ilustración. Galicia en los reinados de Carlos III y Carlos IV*. La Coruña: Ediciones del Castro, 1977.
- GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Nelson. “Correos y comunicación escrita en la América colonial: esquemas de distribución de la correspondencia oficial (1514-1768)”, *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, vol. 52, nº 1, 2015, pp. 37-64.
- GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Nelson Fernando. “De los ‘chasquis’ de Nueva España: la participación de los indios en la movilización de correo y la reforma del aparato postal novohispano (1764-1780)”, *Indiana*, vol. 34, nº 2, 2017, pp. 85-110.
- GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Nelson Fernando. “De la “confianza” a las sospechas de corrupción: las concesiones de Correo Mayor en el mundo hispanoamericano, (1501-1720)”, en *Estudios sobre corrupción en España y América (siglos XVI-XVIII)*. Almería: Editorial Universidad de Almería, 2017, pp.229-251.
- GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Nelson Fernando. “Comunicarse a pesar de la distancia: la instalación de los Correos Mayores y los flujos de correspondencia en el mundo hispanoamericano (1501-1640)”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2017.
- GONZÁLEZ SÁNCHEZ, Carlos A. *Homo viator, homo scribens: cultura gráfica, información y gobierno en la expansión atlántica (siglos XV-XVII)*. Madrid: Marcial Pons, Ediciones de Historia, 2013.
- GOODMAN, Dena. *The Republic of Letters: A Cultural History of the French Enlightenment*. Ithaca: Cornell University Press, 1994.

- GRAFE, Regina. "Polycentric States: The Spanish Reigns and the "Failures" of Mercantilism", en *Mercantilism Reimagined: Political Economy in Early Modern Britain and its Empire*. Oxford: Oxford University Press, 2013, pp. 241-262.
- GRAHN, Lance R. "Cartagena and its Hinterland in the Eighteenth Century", en *Atlantic Port Cities: Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*. Tennesse: University of Tennesse Press, 1991, pp. 168-195.
- GRAHN, Lance. *The Political Economy of Smuggling. Regional informal economies in Early Bourbon New Granada*. Colorado: WestviewPress, 1997.
- GREENE, Jack P. *Negotiated Authorities. Essays in Colonial Political and Constitutional History*. Charlottesville: University Press of Virginia, 1994.
- GROOT, Ana María (ed.). *Trayectoria de las Comunicaciones en Colombia*. Tomo I. Bogotá: Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, 2009.
- GRUZINSKI, Serge. "Os mundos misturados da monarquia católica e outras connected histories", *Topoi*, vol. 2, nº 2, 2001, pp. 175-195.
- GRUZINSKI, Serge. *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*. México: Fondo de Cultura Económica, 2010.
- GUAPINDAIA, Mayra. "D. Rodrigo de Souza Coutinho: pensamento ilustrado e a reforma dos correios nos setecentos", *Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios*, nº 1, 2013, p. 75-99.
- GUAPINDAIA, Mayra. "Entre correios marítimos e embarcações de comércio: envio de cartas entre Portugal e América Portuguesa no período das reformas postais (1798-1822)", en *V Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna*, Coimbra, 2017.
- GUAPINDAIA, Mayra. "Comunicação e poder: a implantação do Correio Marítimo de 1798 e as respostas dos governos da América Portuguesa", *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2017.
- GUERRA, François-Xavier. "L'etat et les communautes: comment inventer un empire?", *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2005. Disponible en línea: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/625> (consultado el 1 de mayo de 2019).

- GUERRERO ELECALDE, Rafael. *Las élites vascas y navarras en el gobierno de la Monarquía borbónica: redes sociales, carreras y hegemonía en el siglo XVIII (1700-1746)*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, 2012.
- GUERRERO ELECALDE, Rafael y TARRAGÓ, Griselda. “La articulación de los territorios de la Monarquía durante el primer reformismo borbónico: gobernadores, comerciantes y compañías privilegiadas de comercio. Río de la Plata (1700-1746)”, *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, vol. 4, nº 7, 2017, pp. 93-120.
- GUIMERA PERAZA, Marcos. “El ilustrado hacendista Francisco Xavier Machado Fiesco”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 43, 1993, pp. 211-312.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín (ed.) *El reformismo borbónico: una visión interdisciplinar*. Madrid: Alianza Editorial, 1996.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín. “Los puertos de la Carrera de Indias: economía y sociedad”, en *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*. Madrid: Fundación ICO, 1999, pp. 291-322.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín y MONGE, Fernando. *La Habana, puerto colonial (siglos XVIII-XIX)*. Madrid: Fundación Portuaria, 2000.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín y PERALTA, Víctor. *El equilibrio de los imperios: de Utrecht a Trafalgar*. Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2005.
- GUTIÉRREZ ÁLVAREZ, Secundino. *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril*. Madrid: Editorial Mapfre, 1993.
- GUTIÉRREZ FLÓREZ, Felipe. *Las comunicaciones en la transición del siglo XIX al XX en el sistema territorial colombiano*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2012.
- HAMPE MARTÍNEZ, Teodoro. “El servicio de chasquis: organización y funcionamiento de los correos indígenas”, en *Actas del IV Congreso Internacional de Etnohistoria*, tomo 1, 1992, pp.189-204.
- HARDING, Richard y SOLBES FERRI, Sergio. *The Contractor State and Its Implications, 1659-1815*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Servicio de Publicaciones y Difusión Científica, 2011.

- HARING, C.H. *El comercio y la navegación entre España y las Indias en época de los Habsburgo*. París/Brujas: Desclée de Brouwer, 1939.
- HAUSBERGER, Bernd. *Historia mínima de la globalización temprana*. México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2018.
- HAUSSER, Christian y PIETSCHAMNN, Horst. “Empire. The concept and its problems in the historiography on the iberian empires in the Early Modern Age”, *Culture & History Digital Journal*, vol. 3, nº 1, 2014.
- HENDY, John G. *Ship letters*. West Sussex: The Postal History Society, 1997.
- HEREDIA HERRERA, Antonia. *Inventario de correos: inventario e índice*. Sevilla: Archivo General de Indias, s.a.
- HEREDIA HERRERA, Antonia. “Asiento con el Consulado de Cádiz, en 1720, para el despacho de avisos”, en *La burguesía mercantil gaditana*. Cádiz: Instituto de estudios gaditanos. Diputación Provincial, 1975, pp. 163-170.
- HEREDIA HERRERA, Antonia. “La carta como tipo diplomático indiano”, *Anuario de Estudios Americanos*, nº 34, 1977, pp. 65-95.
- HEREDIA HERRERA, Antonia. “Los fondos documentales de los correos marítimos: una sección del Archivo General de Indias”, en *Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1982, pp. 855-872.
- HEREDIA HERRERA, Antonia. *Recopilación de estudios de Diplomática Indiana*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 1985.
- HEREDIA HERRERA, Antonia. “Los Avisos, instrumentos de comunicación y de transporte”, en *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*. Córdoba: Publicaciones de la Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y Obra Social y Cultural Cajasur, 1994, pp. 90-94.
- HERNÁNDEZ ESTEVE, Esteban. “La contabilidad por cargo y data y sus textos en el panorama contable español de los siglos XVI y XVII”, en *Homenaje al Prof. Dr. D. Luis Pérez Pardo*. Barcelona: Escola Universitaria d’Estudis Empresarials de Barcelona, 2007.
- HERNÁNDEZ GARCÍA, Ángel. “Clasificación diplomática de los documentos reales en la Edad Moderna”, *Norba: Revista de historia*, nº 15, 1995, pp. 169 – 186.
- HERRERA, Leonor y CARDALE DE SCHRIMPFF, Marianne. *Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Ministerio de Cultura, 2000.

- HERRERA ÁNGEL, Marta. “Las divisiones político-administrativas del virreinato de la Nueva Granada a finales del período colonial”, *Historia crítica*, nº 22, 2001, pp. 76-98.
- HERRERO GIL, María Dolores. “El control de las comunicaciones marítimas: el caso particular de la administración de correos de Cádiz entre 1764 y 1802”, *Trocadero*, nº 20, 2008, pp. 127-138.
- HERRERO SÁNCHEZ, Manuel. “Cádiz y la reorganización del comercio indiano”. *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*. Córdoba: Publicaciones de la Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y Obra Social y Cultural Cajasur, 1994, pp. 171-178.
- HERRERO SÁNCHEZ, Manuel. “The business relations, identities and political resources of Italian merchants in the early-modern Spanish monarchy: some introductory remarks”, *European Review of History: Revue européenne d'histoire*, vol. 23, nº 3, 2016, pp. 335-346.
- HERRERO SÁNCHEZ, Manuel (ed.). *Repúblicas y republicanismo en la Europa moderna (siglos XVI-XVIII)*. Madrid: Fondo de Cultura Económica, 2017.
- HERRERO SÁNCHEZ, Manuel. “Spanish Theories of Empire: A Catholic and Polycentric Monarchy”, en *A companion to Early Modern Spanish Imperial Political and Social Thought*. Leiden / Boston, Brill, 2020, pp.18-52.
- HERRERO SÁNCHEZ, Manuel; BEN YESSEF, Yasmina Rocío; BITOSSI, Carlo y PUNCUH, Dino (coord.). *Génova y la monarquía hispánica (1528-1713)*. Génova: Società Ligure di Storia Patria, 2011.
- HESPANHA, António Manuel. *As vésperas do Leviathan: instituições e poder político. Portugal séc. XVII*. Coimbra: Almedina, 1994, p.291.
- HYDE, J. Wilson. *The Post in Grant and Farm*. Londres: Adam & Charles Black, 1894.
- HYSLOP, J. *Qhapaq Ñan. El sistema vial incaico*. Lima: Instituto Andino de Estudios Arqueológicos – Petróleos de Perú, 1992.
- IMÍZCOZ BEUNZA, José María. *Redes familiares y patronazgo: aproximación al entramado social del País Vasco y Navarra en el Antiguo Régimen (siglos XV-XIX)*. País Vasco: Servicio de Publicaciones del País Vasco, 2001.
- IMÍZCOZ BEUNZA, José María. “Familia y redes sociales en la España Moderna”, en *La familia en la Historia*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2009.

- IMÍZCOZ BEUNZA, José María y ARROYO RUIZ, Lara. “Redes sociales y correspondencia epistolar. Del análisis cualitativo de las relaciones personales a la reconstrucción de redes egocentradas”, *REDES – Revista hispana para el análisis de redes sociales*, vol. 21, nº 4, 2011, pp. 98-138.
- IMÍZCOZ BEUNZA, José María, y GUERRERO ELECALDE, Rafael. “A escala del Imperio. Familias, carreras y empresas de las élites vascas y navarras en la Monarquía borbónica”, en *Redes familiares y patronazgo. Aproximación al entramado social del País Vasco y Navarra en el Antiguo Régimen (siglos XV y XIX)*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, 2001, pp.175-202.
- IMÍZCOZ BEUNZA, José María y GUERRERO ELECALDE, Rafael. “Negocios y clientelismo político. Los empresarios norteños en la economía de la monarquía borbónica”, en *Empresas y empresarios en el norte de España (siglo XVIII)*. Gijón: Ediciones Trea, 2012, pp. 331-362.
- IMÍZCOZ BEUNZA, José María. “Entre apertura y enclavamiento”. Las redes de los navarros en la primera globalización (1512-1833)”, *Príncipe de Viana*, nº 261, 2015, pp.137-176.
- IMÍZCOZ BEUNZA, José María. “El paradigma relacional. Actores, redes, procesos para una historia global”, en *Gobernar y Reformar la Monarquía. Los agentes políticos y administrativos en España y América (siglos XVI-XIX)*. Valencia: Albatros, 2017, pp. 65-80.
- IRIGOIN, Alejandra y GRAFE, Regina. “The Spanish Empire and its Legacy: Fiscal Redistribution and Political Conflict in Colonial and Post-Colonial Spanish America”, *Journal of Global History*, vol. 1, nº 2, 2006, pp.241-267.
- IRIGOIN, Alejandra y GRAFE, Regina. “Bargaining for Absolutism. A Spanish path to nation state and empire building”, *Hispanic American Historical Review*, vol. 88, nº 2, 2008, pp. 173-209.
- IRIGOIN, Alejandra y GRAFE, Regina. “Nuevos enfoques sobre la economía política española en sus colonias americanas en el siglo XVIII”, en *Economía Política de Estambul a Potosí. Ciudades, estado imperios y mercado en el Mediterráneo y en el Atlántico ibérico, 1200-1800*. Valencia: Universitat de València, 2012, pp.163-198.
- ISAACSON, Walter. *Benjamin Franklin: An american life*. Nueva York: Simon & Schuster, 2003.

- JARAMILLO URIBE, Jaime. “La economía del Virreinato (1740-1810)”, *Historia economía de Colombia*. Bogotá: Siglo XXI Editores, 1978.
- JOYCE, Patrick. *The State of Freedom. A social History of the British State since 1800*. Cambridge: Cambridge University Press, 2013.
- KIELBOWICZ, Richard B. *News in the mail. The press, post office and public information, 1700-1860s*. Nueva York: Greenwood Press, 1989.
- KOCKA, Jürgen. “Global History: Opportunities, Dangers, Recent Trends”, *Culture & History Digital Journal*, vol. 1, n.º1, 2012.
- KUETHE, Allan J. *Military Reform and Society in New Granada, 1773-1808*. Florida: Center for Latin American Studies, University of Florida, 1978.
- KUETHE, Allan J. *Reforma militar y sociedad en la Nueva Granada, 1773-1808*. Bogotá: Banco de la República, 1993.
- KUETHE, Allan J. “La política colonial de Felipe V y el proyecto de 1720”, en *Orbis incognitus: avisos y legajos del Nuevo Mundo: homenaje al profesor Luis Navarro García*. Huelva: Universidad de Huelva, 2007, pp. 233-242.
- KUETHE, Allan J. y ANDRIEN, Kenneth J. *The Spanish Atlantic world in the Eighteenth Century: war and the Bourbon reforms, 1713-1796*. Nueva York: Cambridge University Press, 2014.
- KUETHE, Allan J. y MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan (eds.). *Soldados del Rey. El ejército borbónico en América colonial en vísperas de la independencia*. Castellón: Publicacions de la Universitat Jaume I, 2005.
- LAJO, Javier. *Qhapaq Ñan. La ruta inka de sabiduría*. Quito: Ediciones Abya – Yala, 2006.
- LAMIKIZ, Xabier. “Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII”, *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, vol. XXV, nº 2, 2007, pp. 231-258.
- LAMIKIZ, Xabier. *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World: Spanish Merchants and their Overseas Networks*. Woodbridge: Royal Historical Society/Boydell Press, 2010.

- LAMIKIZ, Xabier. “Comerciantes y estrategias mercantiles en los intercambios transoceánicos de la Lima Borbónica, 1700-1821”, *História Revista*, vol. 21, nº 3, 2016, pp. 66-87.
- LAMIKIZ, Xabier. “Social capital, networks and trust in early modern long-distance trade. A critical appraisal”, en *Merchants and trade networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550-1800: connectors of commercial maritime systems*. Londres: Routledge, 2017, pp. 39-61.
- LANGEBAEK RUEDA, Carl Henrik. “Caminos prehispánicos: ¿Qué tan lejos, por dónde y para qué?”, en *Trayectoria de las Comunicaciones en Colombia*. Tomo I. Bogotá: Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, 2009, pp. 49-73.
- LANGUE, Frédérique. “Las élites en América colonial (siglos XVI-XIX). Recopilación bibliográfica”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. LIV, nº 1, 1997, pp. 199-228.
- LATOURE, Bruno. *Reensamblar lo social: una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Ediciones Manantial, 2008.
- LAURENT, Muriel. “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando. Reflexiones sobre el comercio ilícito en el contexto colonial”, *Historia crítica*, nº 25, 2003, pp. 137-156.
- LE ROUX, Muriel y RICHEZ, Sébastien. *Post Offices of Europe 18th – 21st Century. A Comparative History*. Bruselas: PIE- Peter Lang S.A., 2014.
- LECERTÚA GOÑI, María José. “Las Élites vasco-navarras en la Monarquía Borbónica en el siglo XVIII, la familia Goyeneche”, *Sancho el Sabio: Revista de cultura e investigación vasca*, nº 19, 2003, pp. 67-94.
- LEMAITRE, Eduardo. *Breve historia de Cartagena 1501-1901*. Bogotá: Italgraf, 1983.
- LEMAY, J.A. Leo. *The life of Benjamin Franklin, vol.2 Printer and Publisher, 1730-1747*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2013.
- LEVI, Giovanni. “Microhistoria e Historia Global”, *Historia Crítica*, nº 69, 2018, pp. 21-35.
- LEVI, Giovanni. “Fail frontiers?”, *Past Present*, vol. 242, nº 14, 2019, pp. 37-49.
- LLOMBART ROSA, Vicente. *Campomanes, economista y político de Carlos III*. Madrid: Alianza, 1995.

- LOCKHART, James y SCHWARTZ, Stuart. *Early Latin America: A History of Colonial Spanish America and Brazil*. Cambridge: Cambridge University Press, 1983.
- LÓPEZ BERNAL, José Manuel. “Sevilla y la dimensión internacional de las comunicaciones postales en el siglo XVI”, *Atalaya Filatélica*, nº 64-65, 1994, pp. 1-18.
- LÓPEZ BERNAL, José Manuel. *El correo marítimo colonial (1764-184): rutas y tarifas postales*. Madrid: Real Academia Hispánica de Filatelia, 2011.
- LÓPEZ DOMÍNGUEZ, Luis Horacio. *Santander y las comunicaciones en Colombia y Nueva Granada, 1821-1837*. Bogotá: Disloque Editores, 1995.
- LÓPEZ DOMÍNGUEZ, Luis Horacio. “El Cauca, un río desenfrenadamente raudo”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, vol. XLVII, nº 84, 2013, pp. 116-152.
- LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. *La Administración de Correos de Lima. Un oficio entre la palabra y la escritura*. Sevilla, Inédito.
- LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. y SÁNCHEZ NÚÑEZ, Pedro. *La Nao de aviso “Nuestra Señora de Valme” y sus viajes a Indias (1652-1653)*. Dos Hermanas: Asociación Cultural GEA, 1988.
- LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio José. *Documentación del Señorío de Cogolludo en el archivo Ducal de Medinaceli de Sevilla: 1176-1530*. Zaragoza: Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, 1989.
- LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. “Los nombramientos de oficiales del concejo de la villa de Dos Hermanas en el siglo XVII”, en *Andalucía y América. Los cabildos andaluces y americanos. Su historia y su organización actual*. Huelva: Diputación de Huelva, 1992, pp. 209-300.
- LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. “La tradición documental en la Cancillería de Alfonso X”, *Historia, Instituciones, Documentos*, nº 19, 1992, pp. 253-266.
- LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J., CANELLAS ANOZ, Magdalena, GARCÍA LÓPEZ, María Belén y HERNÁNDEZ CANELLAS, Ana. *Archivo General de Indias. Inventario de la Sección de Correos*. Madrid: Dirección General del Libro Archivos y Bibliotecas, 1996.
- LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. “La génesis documental en la cancillería real de Alfonso X”, *Documenta & Instrumenta*, nº 14, 2016, pp. 77-116.

- LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. “La escritura en Hispanoamérica durante los siglos XVI-XVIII (nuevos horizontes de investigación”, en *Paleografía y escritura hispánica*. Madrid: Síntesis, 2016.
- LÓPEZ VILLALBA, José Miguel. *Diplomática Municipal Medieval de Guadalajara*. Guadalajara: Excma. Diputación Provincial de Guadalajara, 2006.
- LORANDI, Ana María. *Poder central, poder local. Funcionarios Borbónicos en el Tucumán colonial. Un estudio de antropología política*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2008.
- LORENZO CADARSO, Pedro Luis. *El documento real en la época de los Austrias (1516-1700)*. Cáceres: Universidad de Extremadura, 2001.
- LORENZO CADARSO, Pedro. “La Correspondencia Administrativa en el Estado Absoluto Castellano (ss. XVI-XVII)”, *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, vol. 3, nº 5, 2002, pp. 1-29.
- LORENZO CADARSO, Pedro Luis. *La documentación judicial en la época de los Austrias: estudio archivístico y diplomático*. Cáceres: Universidad de Extremadura, 2004.
- LORENZO CADARSO, Pedro Luis. *Estudio diplomático de la evolución del expediente administrativo en la Edad Moderna: el ejemplo del nombramiento de corregidores de Badajoz*. Cáceres: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura, 2009.
- LUCENA GIRALDO, Manuel. “Tinieblas de la memoria. Una reflexión sobre los imperios en la Edad Moderna”, *Debate y perspectivas. Cuadernos de Historia y Ciencias Sociales*, nº 2, 2002, pp. 7-26.
- LUCENA GIRALDO, Manuel. “The limits of reform in Spanish America”, en *Enlightened Reform in Southern Europe and its Atlantic colonies in the long Eighteenth century*. Londres: Ashgate, 2009, pp. 307-321.
- LUCENA GIRALDO, Manuel. *Naciones de rebeldes: las revoluciones de independencia latinoamericanas*. Madrid: Taurus, 2010.
- LUCENA GIRALDO, Manuel. *A los cuatro vientos: las ciudades de la América Hispánica*. Madrid: Marcial Pons Ediciones Historia, 2013.

- LUCENA GIRALDO, Manuel. “«Una obra digna de romanos»: El Canal del Dique, desde su apertura hasta la Independencia”, *Credencial Historia*, vol. 287, 2013.
- LYNCH, John. *Las revoluciones hispanoamericanas, 1808-1826*. Barcelona: Ariel, 2010.
- MACHADO, Luiz Guilherme. “A criação dos correios marítimos entre Portugal e o Brasil em 1798”, *Postais Revista do Museu Nacional dos Correios*, vol. 4, 2015, p. 228-263.
- MADRAZO, Santos. *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ediciones Turner, 1984.
- MALAMUD, Carlos. “La consolidación de una familia de la oligarquía arequipeña: Los Goyeneche”, *Quinto Centenario*, vol. 4, 1982, pp. 49-135.
- MAQUEDA ABREU, Consuelo. *El virreinato de Nueva Granada (1717-1780). Estudio institucional*. Ciudad Real: Ediciones Puertollano, 2007.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. *La institución militar en Cartagena de Indias en el siglo XVIII*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1982.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. *Oficiales y soldados en el ejército de América*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1983.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. *Ejército y milicias en el mundo colonial americano*. Madrid: Mapfre, 1992.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. “Su Majestad quiere saber. Información oficial y reformismo borbónico: el mundo andino bajo la mirada de la Ilustración”, *Procesos. Revista Ecuatoriana de Historia*, nº 22, 2005, pp. 45-83.
- MARILUZ URQUIJO, José María y TAU ANZOÁTEGUI, Víctor. *El agente de la administración pública en Indias*. Buenos Aires: Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano, 1998.
- MACÍAS DELGADO, Jacinta. “Miguel Antonio de la Gándara y Pérez”, en *Real Academia de la Historia. Diccionario Biográfico electrónico* (en red: www.rah.es).
- MACÍAS DELGADO, Jacinta. “Ideario político-económico del Motín contra Esquilache según la causa del motín de Madrid”, *Revista de Estudios Políticos (Nueva Época)*, nº 71, 1991, pp. 235-258.

- MARCO DORTA, Enrique. *Cartagena de Indias. La ciudad y sus monumentos*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1951.
- MARÉCHAUX, Benoît. *Instituciones navales y finanzas internacionales en el mediterráneo de la época moderna. Los asentistas de galeras genoveses al servicio de la monarquía hispánica (1500-1650)*. Tesis. Universidad Carlos III, 2017.
- MARILUZ URQUIJO, José María y TAU ANZOÁTEGUI, Víctor. *El agente de la administración pública en Indias*. Buenos Aires: Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano, 1998.
- MARÍN LÓPEZ, Rafael. “Diplomática eclesiástica granadina. Estructura burocrática, gestión y tipos documentales en el siglo XVI”, *Archivo teológico granadino*, n° 60, 1997, pp. 121-199.
- MARTÍN POSTIGO, María de la Soterraña. *La Cancillería castellana de los Reyes Católicos*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1959.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Guadalupe. “Qhapaq Ñan. El camino inca y las transformaciones territoriales en los Andes peruanos”, *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, n° 78-79, 2009, pp. 21-38.
- MARTÍNEZ PEREIRA, Ana. *Manuales de escritura de los Siglos de Oro: repertorio crítico y analítico de obras manuscritas e impresas*. Mérida: Editorial Regional de Extremadura, 2006.
- MARTÍN GARCÍA, Alfredo. “Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes en el Real Servicio (1776-1804)”, *Espacio, Tiempo y Forma*, n° 12, 1999, pp. 415-441.
- MARTÍNEZ LORENTE, Gaspar. “Campomanes, padre de las postas”, *Revista del Ministerio de Fomento* (ejemplar dedicado a Campomanes (1723-1802): padre de los caminos y las postas), n° 513, 2002, pp. 20-27.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos y ALFONSO MOLA, Marina. *Europa y los Nuevos Mundos en los siglos XV-XVIII*. Madrid: Síntesis, 1999.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos. “La historia marítima como historia total”, *Historia a debate*. Tomo III, 2009, pp. 65-72.
- MARTIRÉ, Eduardo. “La militarización de la monarquía borbónica (¿Una monarquía militar?)”, en *Congreso Internacional. El gobierno de un mundo. Virreinos y Audiencias en la América Hispánica*. Cuenca: Fundación del Pino, 2004.

- MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal. Paradoxo do Iluminismo*. Río de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- MAYO, Leoncio. *¡Taxi, taxi...! (Historia de una familia)*. Madrid: Real Academia Hispánica de Filatelia, 2007.
- MCFARLANE, Anthony. *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Bogotá: Banco de la República / El Ancora Editores, 1997.
- MCFARLANE, Anthony. *El Reino Unido y América: la época colonial*. Madrid: Mapfre D.L., 1992.
- MCFARLANE, Anthony. *War and Independence in Spanish America*. Nueva York: Routledge, Taylor & Francis Group, 2014.
- MCFARLANE, Anthony. “The Bourbon Century”, en *Early Bourbon Spanish America: politics and society in a forgotten era (1700-1759)*. Leiden: Brill, 2016, pp. 181-198.
- MCKAY, Derek y SCOTT, H.M. *The rise of the great powers 1648-1815*. Londres y Nueva York: Longman, 1983.
- MEISEL ROCA, Adolfo. “¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces”, *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, vol. 11, 2003, pp. 1-64.
- MEISEL ROCA, Adolfo y RAMÍREZ, María Teresa. *La economía colonial de la Nueva Granada*. Bogotá: Banco de la República, 2015.
- MEJIDE PARDO, Antonio. *Correos marítimos entre Falmouth y La Coruña (1689-1815)*. La Coruña: Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, 1966.
- MEJIDE PARDO, Antonio. *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*. La Coruña: La Voz de Galicia, 1984.
- MELÉNDEZ, Mariselle. “Negotiating Subjectivities on the Fringes of the Empire: The Port City of Cartagena de Indias as Site of Social and Political Convergence”, en *The Routledge Companion to the Hispanic Enlightenment*. Londres / Nueva York: Routledge / Taylor and Francis Group, 2020.
- MESTRE SANCHÍS, Antonio. “La carta, fuente de conocimiento histórico”, *Revista de Historia Moderna*, nº 18, 2000, pp. 13-26.

- MICHAUD, H. “Les formulaires de grande chancellerie, 1500-1580”, en *Extraits des notices et extraits des manuscrits de la Bibliothèque National et autres Bibliothèques publiés par l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*. Paris, 1972.
- MILLARES, Carlo y MANTECÓN, José Luis. *Álbum de Paleografía hispanoamericana de los siglos XVI y XVII*. Barcelona: El Albir, 1975.
- MIRMAN, Mario. *Historia postal de la ciudad de Sevilla*. Madrid: Real Academia Hispánica de Filatelia, 2014.
- MANSO PORTO, Carmen. “Correspondencia y cartografía de Tomás López”, *Revista Academus*, nº 9, 2005, pp. 99-119.
- MONTAGUT CONTRERAS, Eduardo. “Teoría y práctica del elogio en Campomanes”, *Cuadernos de estudios del siglo XVIII*, nº 3-4, 1993-1994, pp. 61-74.
- MORAES, María Inés y THUL, Florencia. “Los salarios reales y el nivel de vida en una economía latinoamericana colonial: Montevideo entre 1760-1810”, *Revista de Historia Económica, Journal of Iberian and Latin American Economic History*, vol. 36, nº 2, pp. 185-213.
- MORALES PADRÓN, Francisco. *Atlas histórico cultural de América*. Las Palmas de Gran Canaria: Comisión de Canarias para la Conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América / Consejería de Cultura y Deportes, 1988.
- MORÁN MARTÍN, Remedios. “La Junta de Incorporación. Instrumento de la Nueva Planta”, *e-SLegal History Review*, nº 3, 2006.
- MORELLI, Federica. “La redefinición de las relaciones imperiales: en torno a la relación reformas dieciochescas/independencia en América”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, nº 8. Disponible online en: <https://journals.openedition.org/nuevomundo/32942> (Consultado el 19 de octubre de 2018).
- MORETA MINUJOS, Jordi. “Los caballeros de Carlos III: aproximación social”, *Hispania*, nº 147-148, 1981, pp. 409-420.
- MORENO DE ÁNGEL, Pilar; ORLANDO MELO, Jorge; USECHE LOSADA, Mariano; y otros. *Caminos reales de Colombia*. Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995.
- MORENO CABANILLAS, Rocío. “El primer paquebote de correos marítimos a las Indias (1764): precursor de un nuevo sistema postal ultramarino”, *Revista de Historia Naval*, vol. 32, nº 126, 2014, pp. 75-91.

- MOUTOUKÍAS, Zacarías. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.
- MOUTOUKÍAS, Zacarías. “Negocios y redes sociales: modelo interpretativo a partir de un caso rioplatense (Siglo XVIII)”, *Caravelle. Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien*, n° 67, 1996, pp. 37-55.
- MOUTOUKÍAS, Zacarías. “Contrabando y sector externo en Hispanoamérica colonial”, en *Para una historia de América II. Los nudos (I)*. México: El Colegio de México, 1999, pp. 172-197.
- MOUTOUKÍAS, Zacarías. “Las formas complejas de la acción política: justicia corporativa, faccionalismo y redes sociales (Buenos Aires, 1750-1760)”, *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, n° 39, 2002, pp. 69-102.
- MÚNERA, Alfonso. “Ilegalidad y frontera, 1700-1800”, en *Historia económica y social del Caribe Colombiano*. Bogotá / Barranquilla: Ediciones Uninorte / Ecoe Ediciones, 1994, pp. 111-154.
- MÚNERA, Alfonso. *El fracaso de la nación: Región, clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1821)*. Bogotá: Banco de la República, 1998.
- MUNIVE CONTRERAS, Moisés. “Por el prestigio en la sociedad colonial: vicios de los funcionarios reales en el caribe colombiano (Mompox, siglo XVIII)”, *Procesos históricos: revista de historia, arte y ciencias sociales*, n° 8, 2005, pp. 1-29.
- NARANJO OROVIO, Consuelo. *Esclavitud y diferencia racial en el Caribe hispano*. Madrid: Ediciones Doce Calles, 2017.
- NAVARRO GARCÍA, Luis. “El virrey marqués de Croix (1766-1771)”, en *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos III*, vol. I, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1967, pp. 159-381.
- NAVARRO GARCÍA, Luis. “Campillo y el Nuevo sistema: una atribución dudosa”, *Temas Americanistas*, n° 2, 1983, pp. 67-84.
- NAVARRO GARCÍA, Luis. “El Falso Campillo y el Reformismo Borbónico”, *Temas Americanistas*, n° 12, 1995, pp. 10-31.

- NAVARRO GARCÍA, Luis. “El Reformismo Borbónico: Proyectos y Realidades”, en *El gobierno de un mundo: virreinos y audiencias en la América hispánica*. Cuenca: Fundación Rafael del Pino, 2004, pp. 489-501.
- NAVARRO GARCÍA, Luis. *Hispanoamérica en el siglo XVIII*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2012.
- NAVARRETE, María Cristina. *Historia social del negro en la colonia: Cartagena, siglo XVII*. Cali: Universidad del Valle, 1995.
- NÚÑEZ CHÁVEZ, Jorge. “El papel sellado, soporte documental, económico y jurídico de España en las Indias”, en *El valor del documento y la escritura en el Gobierno de América*. Sevilla: Archivo General de Indias y Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2016, pp. 53-65.
- NÚÑEZ CONTRERAS, Luis. *Archivística: estudios básicos*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 1983.
- NÚÑEZ DE PRADO, Sara. “De la Gaceta de Madrid al Boletín Oficial del Estado”, *Historia y Comunicación Social*, vol. 7, 2002, pp. 147-160.
- O'BRIEN, Patrick. “Historiographical traditions and modern imperatives for the restoration of global history”, *Journal of Global History*, vol. 1, nº 1, 2006, pp. 3-36.
- OGBORN, Miles. “Making connections: port geography and global history”, en *Organización del Espacio en el México Colonial: Puertos, Ciudades y Caminos*. Michoacán (México): Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo y Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología de México, 2012, pp. 97-120.
- ORTEGA JIMÉNEZ, Julio. “Privilegios y exenciones de los dependientes de las postas y correos de España hasta el Reglamento General de 1720”, *Historia. Instituciones. Documentos*, nº 10, 1983, pp. 279-296.
- OSTOS SALCEDO, Pilar (coord.). *Práctica notarial en Andalucía (siglos XIII-XVII)*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2014.
- OTS CAPDEQUÍ, José María. *Instituciones de Gobierno del Nuevo Reino de Granada durante el siglo XVIII*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1951.

- OZANAM, Didier. “Francisco Javier Machado Fiesco y Yáñez”, en *Real Academia de la Historia. Diccionario Biográfico electrónico*.
- PACHECO SAMPEDRO, Rogelio. *Tipología de la documentación del archivo parroquial de Anchuelo (1484-1556)*. Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá, 1994.
- PADGEN, Anthony. *Señores de todo el mundo ideologías de imperio en España, Inglaterra y Francia en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Barcelona: Ed. Península, 1995.
- PAGE, Anthony. *Britain and the Seventy Years War, 1744-1815. Enlightenment, Revolution and Empire*. Londres: Palgrave Macmillan, 2015.
- PAIM, António. “D. Rodrigo de Sousa Coutinho (1745-1812) Notícia Bibliográfica”, *Revista Portuguesa de Filosofia*, nº 38, 1982, pp. 558-580.
- PAIM, António. “A Corte no Brasil. D. Rodrigo de Sousa Coutinho”, *Estudos Filosóficos*, nº 3, 2009, pp. 266-269.
- PALACIOS, Marco y SAFFORD, Frank. *Colombia, país fragmentado, sociedad dividida. Su historia*. Bogotá: Editorial Norma, 2002.
- PALACIOS PRECIADO, Jorge. *La trata de negros por Cartagena de Indias*. Tunja: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1973.
- PAOLI, Cesare. *Diplomatica*. Florencia: Sansoni, 1942.
- PAQUETTE, Gabriel. “Enlightened Narratives and Imperial Rivalry in Bourbon Spain: The Case of Almodóvar 's Historia Política de los Establecimientos Ultramarinos de las Naciones Europeas" (1784-1790)”, *The Eighteenth Century*, vol. 48, nº 1, 2007, pp. 61-80.
- PAQUETTE, Gabriel. “State-Civil Society Cooperation and Conflict in the Spanish Empire: The Intellectual and Political Activities of the Ultramarine Consulados and Economic Societies, c. 1780–1810”, *Journal Latin American Studies*, nº 39, 2007, pp. 263-298.
- PAQUETTE, Gabriel. *Enlightenment, Governance, and Reform in Spain and its Empire 1759-1808*. Londres: Palgrave Macmillan, 2008.
- PAQUETTE, Gabriel. “Visiones británicas del Mundo Atlántico español, c. 1740-1830”, *Cuadernos de Historia Moderna*, nº 10, 2011, pp. 145-154.

- PAQUETTE, Gabriel. “Carlos III. La Ilustración entre España y Ultramar”, en *Entre el Mediterráneo y Atlántico. Circulaciones, conexiones y miradas, 1756-1867*. México: Fondo de Cultura Económica, 2014, pp.73-92.
- PAQUETTE, Gabriel. “Reseña de Cardim, Pedro, Herzog, Tamar, Ruiz Ibáñez, José Javier y Sabatini, Gaetano, en *How Did Early Modern Spain and Portugal Achieve and Maintain a Global Hegemony?*, Eastbourne, Sussex Academic Press/Fundación Séneca/Universidade Nova de Lisboa—CHAM/Red Columnaria”, *European History Quarterly*, vol. 44, n° 3, 2014, pp. 513–515.
- PAQUETTE, Gabriel. “The reform of the Spanish empire in the age of Enlightenment”, en *The Spanish Enlightenment revisited*. Oxford: Voltaire, 2015, pp. 149-169.
- PARCERO TORRE, Celia María. *Pérdida de La Habana y Reformas Borbónicas en Cuba, 1760-1773*. Valladolid: Junta de Castilla y León. Consejería de Educación y Cultura, 1998.
- PAREDES, Isabel. “La carrera del Paraguay a finales del siglo XVIII”, *América Latina en la historia económica*, vol. 21, n° 1, 2014, pp. 66-91.
- PAREDES SALIDO, Fernando. *Antonio de Ulloa, oficial de marina, descubridor del platino y protagonista significado de la ciencia española en el s. XVIII*. Cádiz: Universidad, 1995.
- PARKER, Geoffrey. *La gran estrategia de Felipe II*. Madrid: Alianza, 1998, pp. 103-144.
- PEÑAS GALINDO, David Ernesto. *Los bogas de Mompox. Historia del zambaje*. Colombia: Tercer Mundo Editores, 1988.
- PEARCE, Adrian. *Origins of Bourbon Reform in Spanish South America, 1700-1763*. Nueva York: Palgrave Macmillan, 2016.
- PÉREZ-AÍNSUA MÉNDEZ, Natalia. *El papel sellado en el Antiguo y Nuevo Régimen: Heráldica y alegorías en el sello*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla y Ayuntamiento de Écija, 2007.
- PÉREZ-AÍNSUA MÉNDEZ, Natalia. *De Sellos, Heráldica y Alegorías: el Papel Sellado en España*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2014.

- PÉREZ GARCÍA, Manuel y DE SOUSA, Lucio (eds.). *Global history and new polycentric approaches. Europe, Asia and the Americas in a World Network System*. Singapore: Palgrave Macmillan, 2018.
- PÉREZ HERRERO, Pedro. *América Latina y el colonialismo europeo (siglos XVI-XVIII)*. Madrid: Síntesis, 1999.
- PÉREZ MARTÍN, Antonio y SCHOLZ, Johanness-Michael. *Legislación y Jurisprudencia en la España del Antiguo Régimen*. Valencia: Universidad de Valencia, 1978.
- PÉREZ RAMOS, Francisco José. “La Real Orden en el Despacho del rey: secretarios, presidentes y validos”, *Historia, Instituciones, Documentos*, nº 39, 2012, pp. 213-239.
- PÉREZ SARRIÓN, Guillermo. *La península comercial: mercado, redes sociales y estado en España en el siglo XVIII*. Madrid: Marcial Pons Ediciones de Historia, 2013.
- PETRUCCI, Armando. *Scrivere lettere: una storia plurimillennaria*. Roma: Laterza, 2008.
- PETRUCCI, Armando. *Escribir cartas, una historia milenaria*. Buenos Aires: Ampersand, 2018.
- PETTIGREW, William A. y VEEVERS, David. *The Corporation as a Protagonist in Global History, c. 1550– 1750*. Leiden/Boston: Brill, 2019.
- PHELAN, John. “Authority and Flexibility in the Spanish Imperial Bureaucracy”, *Administrative Science Quarterly*, vol. 5, nº 1, 1960, pp. 47-65.
- PHELAN, John. *El pueblo y el Rey*. Bogotá: Carlos Valencia Ediciones, 1978.
- PIEPER, Renate. “La aportación americana a la Real Hacienda española en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Estudios de historia social y económica de América*, nº 6, 1990, pp. 69-76.
- PIEPER, Renate. “Cartas de nuevas y avisos manuscritos en la época de la imprenta. Su difusión de noticias sobre América durante el siglo XVI”, *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, vol. IV, 2005, pp. 83-94.
- PIETSCHMANN, Horst. “Burocracia y corrupción en hispanoamérica colonial. Una aproximación tentativa”, *Nova América*, nº 5, 1982, pp. 11-37.
- PIETSCHMANN, Horst. *Las reformas borbónicas y el sistema de intendencias en Nueva España: un estudio político administrativo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1996.

- PIETSCHMANN, Horst. *Atlantic history: history of the Atlantic system, 1580-1830*. Göttingen: Vandenhoeck and Ruprecht, 2002.
- PINO REBOLLEDO, Fernando. *Diplomática Municipal. Reino de Castilla 1472-1520*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1972.
- PINTO BERNAL, José Joaquín. “El reformismo fiscal borbónico en la Nueva Granada, balance y perspectivas”, *Historia Caribe*, vol. XI, nº 29, 2016, pp. 53-82.
- PIRES FRANCO, Sandra Aparecida. “Reformas Pombalinas e o Iluminismo em Portugal”, *Revista de História e Estudos Culturais*, vol. 4, nº 4, 2007. pp.1-14.
- PITA PICO, Roger. “Amenazas a la fidelidad, seguridad y confianza Real: el servicio de correo interno en el Nuevo Reino de Granada tras las reformas de Pando, 1764-1810”, *Memoria y Sociedad*, vol. 20 nº 40, 2015, pp. 223-241.
- PITT, H. G. “The Pacification of Utrecht”, en *The New Cambridge Modern History*. Cambridge: Cambridge University Press, 1971, pp.446-479.
- PONCE LEIVA, Pilar. “Versatilidad social y poderes múltiples en la América colonial”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2007.
- PONCE LEIVA, Pilar. “El valor de los méritos. Teoría y práctica política en la provisión de oficios (Quito, 1675-1700)”, *Revista de Indias*, vol. LXXIII, nº 258, 2013, pp. 341-364.
- PONCE LEIVA, Pilar y AMADORI, Arrigo. “Historiografía sobre élites en la América Hispana: 1992-2005”, *Chronica Nova*, nº 32, 2006, pp. 21-50.
- PONCE LEIVA, Pilar y AMADORI, Arrigo. “Redes sociales y ejercicio del poder en la América Hispana: consideraciones teóricas y propuestas de análisis”, *Revista Complutense de Historia de América*, vol. 34, 2008, pp. 15-42.
- PONCE LEIVA, Pilar y ANDÚJAR CASTILLO, Francisco. *Mérito, venalidad y corrupción en España y América. Siglos XVII y XVIII*. Valencia: Albatros, 2016.
- PONCE LOZADA, Julio César. *Las comunicaciones en el Virreinato del Perú. Siglos XVI, XVII y XVIII*. Lima, 2004.
- POSADA CARBÓ, Eduardo. “Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana del siglo XIX”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, vol. 26, nº 21, 1989, pp. 2-13.

- PRATESI, Alessandro. *Genesis e forme del documento medievale*. Roma: Jouvence, 1999.
- PUEYO COLOMINA, Pilar (coord.). *Lugares de escritura: la ciudad*. Zaragoza: Institución “Fernando el Católico”, Diputación de Zaragoza, 2015.
- QUESADA, Eugenio de. “Los chasquis en el Nuevo Reino y el virreinato de Nueva Granada”, *Academus*, nº 21, 2017, pp. 9-42.
- RAHN PHILIPS, Carla. *Seis galeones para el rey de España: la defensa imperial a principios del siglo XVII*. Madrid: Alianza Editorial, 1991.
- RAHN PHILLIPS, Carla. “The Iberian Atlantic”, *Itinerario*, vol. 23, nº 2, 1999, pp. 84-106.
- RAYMOND, Joad y MOXHAM, Noah. *News Networks in Early Modern Europe*. Leiden: Brill, 2016.
- REAL DÍAZ, José Joaquín. *Estudio Diplomático del Documento Indiano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970.
- REINALDOS MIÑARRO, Diego Antonio. *Corpus documental para el análisis del asiento de Castilla en la zona oriental del Reino de Granada (1433-1568)*. Tesis. Murcia: Universidad de Murcia. Departamento de Prehistoria, Arqueología, Historia Antigua e Historia Medieval, 2016.
- RESTALL, Matthew y LANE, Kris. *Latin America in Colonial Times*. Cambridge: Cambridge University Press, 2011.
- RESTREPO, José Manuel. *Historia de la Revolución de la República de Colombia en la América meridional*. Besanzon: Imprenta de José Jacquin, 1858.
- RESTREPO CANAL, Carlos. *Fundación de la Real Audiencia de Santa Fe de Bogotá y sus efectos políticos*. Bogotá: Imprenta nacional, 1949, p.8.
- REVEL, Jacques. *Juegos de escalas: experiencias de microanálisis*. San Martín: Universidad Nacional de General San Martín, 2015.
- REYES CÁRDENAS, Ana Catalina. “Corrupción, poder y abuso: el caso de los Capitanes a Guerra durante el tardío colonial en el Nuevo Reino de Granada”, *Historiolo. Revista de historia regional y local*, vol. 5, nº 9, 2013, pp. 42-72.
- ROBERTSON, Allan William. *A history of the ship letters of the British Isles (an encyclopedia of maritime postal history)*. Limassol: James Bendon, 1956.

- ROBINSON, David J. (ed.). *Mil leguas por América: de Lima a Caracas, 1740-1741. Diario de don Miguel de Santisteban*. Bogotá: Banco de la República, 1992.
- RODRÍGUEZ DE DIEGO, José Luis. “Evolución histórica del expediente”, *Anuario de historia del derecho español*, nº 68, 1998, pp. 475 – 490.
- RODRÍGUEZ MACÍAS, Juana. “El correo en Puerto Rico”, *Anuario de Estudios Americanos*, nº 20, 1963, pp. 219-312.
- RODRÍGUEZ SALAZAR, Óscar. “La Caja Real de Popayán, 1783-1800”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, nº 11, 1983, pp. 71-88.
- RODRÍGUEZ VICENTE, María Encarnación. *La contabilidad virreinal como fuente histórica*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1966.
- ROJAS, Daniel Emilio (ed.). *Amérique Latine Globale. Histoire connectée, globale et internationale*. París: L’Harmattan, 2017.
- ROJAS GARCÍA, Reyes. “La literatura notarial castellana durante el siglo XVI y su difusión en América”, *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*, 2012.
- ROMERO TALLAFIGO, Manuel. “La Tradición Documental. Originales y Copias”, en *Archivística: estudios básicos*. Sevilla: Diputación de Sevilla, 1983, pp. 57-72.
- ROMERO TALLAFIGO, Manuel. *El Archivo de Indias. Gestión innovadora en un mundo atlántico*. Sevilla: Fundación Corporación tecnológica de Andalucía, 2013.
- ROWLEY, Jennifer. “What is Information?”, *Information Services and Use*, nº 18, 1998, pp. 243–254.
- RUEDA RAMÍREZ, Pedro. “La cultura escrita en el mundo Atlántico colonial: claves historiográficas, retos y perspectivas”, *EREBEA. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales*, nº 2, 2012, pp. 53-76.
- RUIZ ALBI, Irene. “La escritura hispano-humanística moderna”, en *Paleografía y escritura hispánica*. Madrid: Síntesis, 2016, pp. 217-237.
- RUIZ POVEDANO, José María. “El doctor Lorenzo Galíndez de Carvajal, hombre de negocios en el Reino de Granada”, *Baética: Estudios de arte, geografía e historia*, nº 3, 1980, pp. 167-184.
- RUIZ RIVERA, Julián. “El reformismo local en el virreinato de la Nueva Granada”, *Temas americanistas*, nº 13, 1997, pp. 80-98.
- RUIZ RIVERA, Julián. *Cartagena de Indias y su Provincia: una mirada a los siglos XVII y XVIII*. Bogotá: Editores El Áncora, 2005.

- RUIZ TORRES, Pedro. *Reformismo e Ilustración*. Barcelona: Crítica / Marcial Pons. Ediciones de Historia, 2008.
- SÁENZ DE SANTAMARÍA, Carmelo. “La compañía de comercio de Honduras 1714-1717”, *Revista de Indias*, nº 40, 1980, pp. 129-157.
- SALDARRIAGA, Gregorio. *Alimentación e identidades en el Nuevo Reino de Granada, siglos XVI y XVII*. Bogotá: Universidad del Rosario, 2011.
- SAN VICENTE PINO, Ángel. *La recepción de ciencias documentales. Paleografía, Diplomática y Bibliología en la Real Academia Española (1726-1739)*. Zaragoza: Facultad de Filosofía y Letras, 1980.
- SÁNCHEZ- ARCILLA, José. *Instituciones político-administrativas de la América Hispánica (1492-1810)*. Madrid: Servicio de Publicaciones de la Universidad Complutense, 1999.
- SÁNCHEZ-BLANCO, Francisco. *El absolutismo y las luces en el reinado de Carlos III*. Madrid: Marcial Pons, 2002.
- SÁNCHEZ GONZÁLEZ, María Dolores del Mar. “La Real Junta de Correos y Postas de España y de las Indias (1776-1820)”, en *Actas del XV Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*. Córdoba: Diputación de Córdoba, 2008.
- SÁNCHEZ PRIETO, Ana Belén. “Aproximación a la Diplomática señorial: Documentos emitidos por los señores de la Casa de Mendoza (siglos XIV y XVI)”, *Revista general de Información y Documentación*, nº 5, 1995, pp. 39-72.
- SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernerst. *El gasto público en los imperios ibéricos, siglo XVIII*. México D.F.: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, 2015.
- SANTOS MARTÍNEZ, Pedro. “Reforma a la contabilidad colonial en el siglo XVIII (El método de partida doble)”, *Anuario de Estudios Americanos*, nº XVII, 1960, pp. 525-536.
- SANZ FUENTES, María Josefa. “El Álbum de Paleografía hispano-americana de los siglos XVI y XVII”, *Boletín Millares Carlo*, nº 13, 1994, pp. 149-156.

- SANZ FUENTES, María Josefa. “De Diplomática concejil. Estado de la cuestión”, en *Lugares de escritura: la ciudad*. Zaragoza: Institución “Fernando el Católico” y Diputación de Zaragoza, 2015, pp. 15-29.
- SANZ TAPIA, Ángel. *¿Corrupción o necesidad?: la venta de cargos de gobierno americanos bajo Carlos II (1674-1700)*. Madrid: CSIC, 2009.
- SCHMIDT-VOGES, Inken y CRESPO SOLANA, Ana. *New Worlds? Transformations in the Culture of International Relations Around the Peace of Utrecht*. Londres y Nueva York: Routledge, 2017.
- SEGOVIA SALAS, Rodolfo. *Las fortificaciones de Cartagena de Indias: Estrategia e historia*. Bogotá: El Áncora Editores, 2009.
- SELLERS-GARCÍA, Sylvia. *Distance and Documents at the Spanish Empire’s Periphery*. Stanford: Stanford University Press, 2012.
- SELLERS-GARCÍA, Sylvia. “The mail in Time: Postal Routes and Conceptions of Distance in Colonial Guatemala”, *Colonial Latin American Review*, vol. 21, nº 1, 2012, pp. 77-99.
- SERRANO, José Manuel. “Reformismo y economía militar en la Nueva Granada durante el siglo XVIII”, *Dvacáté-Století*, nº1, 2016. pp. 83-98.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. “La gobernación de Cartagena de Indias y el sistema defensivo indiano en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Militar*, vol. 98, 2005, pp. 37-75.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. “América como soporte de la actividad naval militar en el siglo XVIII”, en *El Estado en Guerra. Expediciones Navales Españolas en el Siglo XVIII*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2014, pp. 373-396.
- SERRERA, Ramón María. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*. Barcelona: Lunweg, 1992.
- SERULNIKOV, Sergio. *Subverting Colonial Authority: Challenges to Spanish Rule in Eighteenth-Century Southern Andes*. Durham: Duke University Press, 2003.
- SERULNIKOV, Sergio. “Lo muy micro y lo muy macro – o cómo escribir la biografía de un funcionario colonial del siglo XVIII”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2014.

- SIERRA VALENTI, Eduardo. “El expediente administrativo. Esbozo de tipología documental”, *Boletín de la ANABAD*, tomo 29, nº 2, 1979, pp. 247- 260.
- SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *D. João V*. Lisboa: Círculo de Leitores/ Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2009.
- SILVA, Renán. *Los ilustrados de Nueva Granada, 1760–1808: Genealogía de una comunidad de interpretación*. Medellín: Fondo Editorial Universidad EAFIT, 2008.
- SILVA PRADA, Natalia. *Del arte de las escrituras antiguas. Nuevo manual de paleografía y diplomática hispanoamericana (s. XVI-XVIII)*.
- SITJÁ PRATS, Jesús. *El correo colonial en el Virreinato del Perú*. Madrid: Real Academia Hispánica de Filatelia, 2013.
- SMITH, William. “The Colonial Post-Office”, *The American Historical Review*, vol. 21, nº 2, 1916, pp. 258-275.
- SOBRAL NETO, Margarida. *As comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2005.
- SOJO, José Raimundo. *El comercio en la historia de Colombia*. Bogotá: La Cámara de Comercio de Bogotá, 1970.
- SOLANO PÉREZ-LILA, Francisco de. *La pasión de reformar: Antonio de Ulloa marino y científico (1716-1795)*. Cádiz y Sevilla: Universidad de Cádiz y Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1999.
- SOLER, Luisa Consuelo. *El Reformismo Borbónico en América. El caso de la Nueva Granada. Siglo XVIII*. Tunja: Serie Historia y Ciencias Sociales, 2002.
- SOTO ARANGO, Diana; PUIG-SAMPER MULERO, Miguel Ángel; y, ARBOLEDA, Luis Carlos (eds.). *La Ilustración en América Colonial. Bibliografía crítica*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1995.
- SUÁREZ PINZÓN, Ivonne. “La Provincia del Darién y el Istmo de Panamá: Tres siglos en el corazón de las disputas por la expansión del capitalismo”, *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, vol. 16, nº 1, 2011, pp. 17-50.
- SUBRAHMANYAM, Sanjay. *Three ways to be alien. Travails & encounters in the Early Modern World*. Waltham: Brandeis University Press, 2011.

- SUBRAHMANYAM, Sanjay. “Em busca das origens da histórica global”, *Estudos Historicos*, vol. 30, nº 60, 2017, pp. 219-240.
- SUÑE BLANCO, Beatriz. *La documentación del Cabildo Superior de Guatemala, siglo XVI: estudio diplomático y valor etnográfico*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1984.
- STAFF, Frank. *The Transatlantic mail*. Lawrence: Quarterman Publications, 1980.
- STEELE, Ian K. *English Atlantic, 1675-1740: An Exploration of Communication and Community*. New York: University of Oxford Press, 1986.
- STEIN, Barbara y STEIN, Stanley. *The Colonial Heritage of Latin America: Essays on Economic Dependence in Perspective*. Nueva York: Oxford University Press, 1970.
- STEIN, Stanley J. y STEIN, Barbara H. *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*. Barcelona: Crítica, 2002.
- STEIN, Stanley J. y STEIN, Barbara H. *El Apogeo del Imperio. España y Nueva España en la era de Carlos III, 1759-1789*. Barcelona: Crítica, 2005.
- SUBRAHMANYAM, Sanjay, “Em busca das origens da histórica global”, *Estudos Historicos*, vol. 30, nº 60, 2017, pp. 219-240.
- SVRIZ WUCHERER, Pedro Miguel Omar. *Un levantamiento indígena en las fronteras imperiales. La Rebelión de Arecayá (1660)*. Berlín: Editorial Académica Española, 2017.
- TAU ANZOÁTEGUI, Víctor. *El poder de la costumbre. Estudios sobre del derecho consuetudinario en América hispana hasta la emancipación*. Buenos Aires: Instituto de investigación de historia del derecho, 2001.
- TANODI, Aurelio. “Reales Cédulas y Provisiones”, *Revista del Museo Mitre*, nº 7, 1954, pp. 64-74.
- TAVÁREZ, Fidel José. *The Commercial Machine: Reforming Imperial Commerce in the Spanish Atlantic, 1740-1808*. Tesis Doctoral. Princeton: Universidad de Princeton, 2016.
- TAVAREZ SIMÓ, Fidel José. “La invención de un imperio comercial hispano, 1740-1765”, *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, nº 3, 2015, pp. 56-76.

- TÉLLEZ ALARCIA, Diego. “El joven Campomanes y el ministro Wall (1754-1763)”, en *Campomanes, doscientos años después*. Oviedo: Publicaciones de la Universidad de Oviedo – Instituto Feijoo de Estudios del siglo XVIII, 2003, pp. 417-434.
- TÉLLEZ ALARCIA, Diego. *D. Ricardo Wall. Aut Caesar aut nullus*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2008.
- TÉLLEZ ALARCIA, Diego. *Absolutismo e Ilustración en la España del siglo XVIII. El despotismo ilustrado de D. Ricardo Wall*. Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2010.
- TÉLLEZ ALARCIA, Diego. *El ministerio Wall. La España discreta del ministro olvidado*. Madrid: Marcial Pons. Ediciones de Historia, 2012.
- THOMPSON, I. A. A. *Guerra y decadencia, gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*. Barcelona: Editorial Crítica, 1981.
- THOMPSON, Sinclair. *We alone will rule: native andean politics in the age of insurgency*. Madison: The University of Wisconsin Press, 2002.
- TOMÁS Y VALIENTE, Francisco. *La venta de oficios en Indias (1492-1606)*. Madrid: Instituto de Estudios de la Administración, 1972.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael (ed.). *War, state and development: fiscal-military states in the Eighteenth Century*. Pamplona: EUNSA, 2007.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael. “El negocio de la guerra: la movilización de recursos militares y la construcción de la monarquía española, XVII y XVIII”, *Studia Histórica. Historia moderna*, nº 35, 2013.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael. *Military entrepreneurs and the Spanish contractor state in the eighteenth century*. Oxford: Oxford University Press, 2016.
- TORRES-SÁNCHEZ, Rafael; BERTRAND, Michel; DUBET, Anne; y SOLBES FERRI, Sergio. “Dossier. La construcción de la Hacienda Hispánica (siglos XVII-XIX). El gobierno de la Hacienda”, *Espacio, tiempo y forma*, nº 30, 2017.
- TORRES SANZ, David. *La administración castellana en la baja Edad Media*. Valladolid: Universidad, 1982.
- TRIVELLATO, Francesca. “Merchants’ letters across geographical and social boundaries”, en *Cultural Exchange in Early Modern Europe. Volumen III: Correspondence and Cultural exchange in Europe, 1400-1700*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007, pp. 80-103.

- URIBE, Ricardo. *Las dinámicas del tiempo. Relojes, calendarios y actitudes en el virreinato de la Nueva Granada*. Medellín: La Carrera Histórica, 2016.
- USOZ, Javier. “La Nueva Política ilustrada y la esfera pública: las introducciones a la economía en el siglo XVIII español”, *Revista de Estudios Políticos*, nº 153, 2011, pp. 11-46.
- USOZ, Javier. “Political economy and the creation of the public sphere during the Spanish Enlightenment”, en *The Spanish Enlightenment revisited*. Oxford: Voltaire, 2015, pp. 105-129.
- VALDOR ARRIARÁN, Marta. *Libro de cuentas de Laredo (1538-1553)*. Santander: Fundación Marcelino Botín, 2002.
- VALENCIA ÁLVAREZ, Giovanna. “Superior Gobierno: su reorganización y descripción dentro del proyecto de Informatización del Archivo General de la Nación”, *Revista de Archivo General de la Nación (AGN)*, nº 24, 2002, pp. 45-60.
- VALENCIA ÁLVAREZ, Giovanna. “Un análisis diplomático a la correspondencia de los virreyes del Perú (1698-1821)”, *Estudios Humanísticos. Historia*, nº 10, 2011, pp. 321-346.
- VALENTI, Filippo. *Il documento medioevale. Nozioni di diplomatica generale e di cronología*. Módena, 1970.
- VALENZUELA ACOSTA, Carlos. *Historia Postal de las tarifas de los correos en Colombia*. Bogotá: Match Print Editores, 2002.
- VALENZUELA ACOSTA, Carlos. “El servicio de correos en el Nuevo Reino de Granada 1717-1769”, en *Trayectoria de las Comunicaciones en Colombia*. Tomo I. Bogotá: Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, 2009, pp. 149-171.
- VALLE SALVINO, Rómulo. “Patrimonialização e venalidade no provimento de ofícios no império português: uma abordagem preliminar do caso do correio-mor e seus cargos auxiliares (séculos XVI-XVIII)”, *Postais: Revista do Museu Correios*, nº 5, 2015, pp. 36-75.
- VALLE SALVINO, Rómulo. “Uma breve história dos assistentes do correio”, *Postais: Revista do Museu Correios*, nº 4, 2015, p.189-203.

- VALLE SALVINO, Rómulo. “Entre pontes e muros. Tentativas de implantação do correio marítimo entre Portugal e o Brasil na primeira metade do século XVIII”, *Varia Historia, Belo Horizonte*, vol. 34, nº 64, 2018, pp. 27-40.
- VALLEJO GARCÍA-HEVIA, José María. “Campomanes, atento viajero y preocupado reformador por los caminos de España (1760-1784)”, *Anuario de historia del derecho español*, nº 68, 1997, pp. 433-452.
- VALLEJO GARCÍA-HEVIA, José María. “La Asesoría General del Juzgado de la Renta”, *Revista de Administración Pública*, nº 146, 1998, pp.51-84.
- VALLEJO GARCÍA-HEVIA, José María. *Estudios de Instituciones Hispano-Indianas*. Tomo II. Madrid: Boletín Oficial del Estado, 2015.
- VARONA GARCÍA, María Antonia. *La Chancillería de Valladolid en el reinado de los Reyes Católicos*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1981.
- VASALLO, Jaqueline. “La correspondencia en el entramado burocrático inquisitorial de América. La comisaría de Córdoba, siglo XVIII”, *Temas Americanistas*, nº 31, 2013, pp. 57-73.
- VÁZQUEZ CIENFUEGOS, Sigfrido. “La Habana Británica: once meses claves en la historia de Cuba”, en *Metodología y nuevas líneas de investigación de la Historia de América*. Burgos: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Burgos, 2001, pp. 131-147.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel. “Servir en los buques correos: oportunidades laborales en A Coruña (1764-1802)”, en *Identidades urbanas en la monarquía hispánica (siglos XVI-XVIII)*. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, Servizo de Publicacións e Intercambio Científico, 2015, pp. 213-236.
- VÁZQUEZ VARELA, Ainara. “*De la primera sangre de este reino*”: las élites dirigentes de Santa Fe (1700-1750). Bogotá: Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, 2010.
- VIDAL, Cécile. “Pour une histoire globale du monde atlantique ou des histoires connectées dans et au-delà du monde atlantique?”, *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, nº 2, 2012, pp. 391-413.
- VIDAL ORTEGA, Antonino. *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2002.

- VIDAL ORTEGA, Antonino. “Cambio de función de puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI”, *Historia Caribe*, nº 9, 2004, pp. 120-137.
- VILAR, Pierre. *Historia de España*. Barcelona: Grijalvo, 1996.
- VILLALUENGA DE GRACIA, Susana. “La partida doble y el cargo y data como instrumentos de un sistema de información contable y responsabilidad jurídica integral, según se manifiesta en fuentes documentales de la Catedral de Toledo (1533-1613)”, *Revista de contabilidad*, vol. 16, nº 2, 2013, pp. 126-135.
- VITTANI, G. *Diplomatica*. Milán, 1972.
- VIVES, Vicens. *Historia social y económica de España y América*. Barcelona: Editorial Teide, 1957.
- VIOLI, Patrizia. “Cartas”, en *Discurso y literatura: nuevos planteamientos sobre el análisis de los géneros literarios*. Madrid: Visor, 1999, pp. 181- 203.
- VIVO, Filippo di. “Microhistories of Long-Distance Information: Space, Movement and Agency in the Early Modern News?”, *Past Present*, vol. 242, nº 14, 2019, pp. 179-214.
- VV.AA., “Dossier. Lo micro y lo macro: los espacios en la Historia”, *Historia Crítica*, nº 69, 2018.
- VVAA. *El Correo Español en América*. Sevilla: Ministerio de Cultura y Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1996.
- VV. AA. *Juan de Goyeneche y el triunfo de los navarros en la Monarquía Hispánica del siglo XVIII*. Pamplona: Fundación Caja Navarra, 2005.
- WARNER, Michael. *The letters of the republic: Publication and the public sphere in eighteenth-century America*. Cambridge y Londres: Harvard University Press, 1990.
- WARNER, William. *Protocols of liberty. Communication, innovation & the American Revolution*. Chicago: The university of Chicago Press, 2013.
- WEBER, Max. *Economía y sociedad: esbozo de sociología comprensiva*. México: Fondo de Cultura Económica, 2012.
- WEBER, Max y ARAR, Rufino. *¿Qué es la burocracia?* Buenos Aires: Leviat, 1991.
- WELLER, Toni. *Information History-An Introduction: Exploring an Emergent Field*. Oxford: Chandos Publishing, 2008.

- WILDE, Guillermo. “La agencia indígena y el giro hacia lo global”, *Historia Crítica*, nº 69, 2018, pp. 99-114.
- WILKINSON, Frederick. *Royal mail coaches. An illustrated history*. Stroud: Tempus, 2007.
- YUN CASALILLA, Bartolomé. “Del centro a la periferia: la economía española bajo Carlos II”, *Studia Histórica: Historia Moderna*, vol. 20, 1999, 45-75.
- YUN CASALILLA, Bartolomé y O'BRIEN, Patrick K. *The Rise of Fiscal States: A Global History, 1500–1914*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.
- YUN CASALILLA, Bartolomé. *Iberian world empires and the globalization of Europe, 1415-1668*. Singapore: Palgrave Macmillan, 2019.
- YBOT LEÓN, Antonio. *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada (Cartagena-Santa Fe, 1588-1798)*. Bogotá: Editorial A B C, 1952.
- ZAMORA ACOSTA, Elías. “La Administración de Correos de Nueva Guatemala”, *Archivo español de arte*, vol. 47, nº 188, 1974, pp. 397-199.
- ZAPATERO, Juan Manuel. *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica del Centro Hispanoamericano de Cooperación y Dirección General de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, 1979.
- ZILLIACUS, Laurin. *From pillar to post. The Troubled History of the Mail*. Londres: William BHeinemann LTD, 1956.
- ZUÑIGA, Jean-Paul. “L’histoire impériale à l’heure de l’histoire globale. Une perspective atlantique”, *Revue d’histoire moderne et contemporaine*, 2007, vol. 54-4bis, pp. 54-68.
- ZUÑIGA, Jean-Paul. *Negociar la obediencia. Autoridad y consentimiento en el mundo ibérico en la Edad Moderna*. Granada: Editorial Comares, 2013.

