

El imperio cambia por partes: concesiones y administraciones de correos en el Atlántico español (1700-1750)

The empire changes in parts: Postal Concessions and Administrations in the Spanish Atlantic (1700-1750)

Nelson Fernando González Martínez

Universidad del Norte, Colombia

nelsongonzalez22@gmail.com

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-0117-9682>

El artículo analiza la coexistencia de las concesiones de Correo Mayor y las administraciones de correos en el Atlántico español. En Castilla las concesiones postales fueron extinguidas e incorporadas a la Corona después de 1700. Dentro de las Indias este proceso se dilató durante al menos medio siglo. Sin embargo, esto no fue un inconveniente para integrar circuitos ultramarinos y terrestres. Pretendo mostrar que, la situación legal de las concesiones de Correo Mayor en América, los costos de instalación y la dificultad de ofrecer un servicio postal equiparable al de los Habsburgo, provocaron la introducción de las administraciones de correos (indianas) por partes y a distintos ritmos.

PALABRAS CLAVE: Correo Mayor; administraciones de correos; comunicación; correo; Hispanoamérica; Borbones; Habsburgo.

The article analyzes the coexistence of Correo Mayor concessions and postal administrations in the Spanish Atlantic world. In Castile, postal concessions were extinguished and incorporated into the Crown after 1700. In the Indies, this process extended for at least half a century. However, this did not pose an obstacle to integrating overseas and overland circuits. I intend to show that the legal situation of the Correo Mayor concessions in America, the installation costs, and the difficulty of offering a postal service comparable to that of the Habsburgs led to the introduction of postal administrations (in the Indies) separately and at different paces.

KEYWORDS: Correo Mayor; Postal Administrations; Communication; Mail; Spanish America; Bourbons; Habsburgs.

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO/CITATION: González Martínez, Nelson Fernando, «El imperio cambia por partes: concesiones y administraciones de correos en el Atlántico español (1700-1750)», *Anuario de Estudios Americanos*, 81, 1, Sevilla, 2024, e05. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2024.1.05>

Recibido: 21/09/2023. Aceptado: 01/03/2024. Publicado: 22/10/2024.

Recientemente, varias investigaciones han reflexionado sobre el tema de la historia de los servicios postales en Hispanoamérica. Hace casi un siglo Cayetano Alcázar o Walter Ludovico Bosé recopilaban fuentes inéditas y sentaron las bases de un campo esencial para entender los procesos de intercambio de información durante la modernidad.¹ A este esfuerzo se sumaron posteriormente autores como Francisco Garay Unibaso o José María Vallejo.² En la actualidad, las contribuciones de Sylvia Sellers-García, Rocío Moreno Cabanillas o José Araneda Riquelme también destacan dentro del campo de la historia de la organización del correo.³ En su mayoría, el eje de tales investigaciones han sido las reformas postales que llevaron a cabo los Borbones durante el siglo XVIII. De hecho, y con especial intensidad después de 1750, en América existió la intención de crear una gran empresa pública de distribución de correos. Los Borbones instalaron numerosas oficinas (administraciones) gestionadas directamente por la corona a través de una extensa red burócratas (administradores).⁴

Asimismo, en el siglo XVIII los usuarios debieron pagar tarifas obligatorias que eran propuestas por las autoridades locales. Idealmente, las tasas impuestas a la movilización del correo debían generar los caudales suficientes para pagar el salario de los administradores, las casas donde era recibido/depositado el correo, los insumos de movilización, los caballos, entre otros. La amplitud del cambio descrito, así como el alcance espacial de las administraciones de correos, han sido uno de los motivos para que los historiadores hayan posado su mirada sobre este proceso auspiciado durante el gobierno borbónico.

En el periodo de los Habsburgo, había sido constituido un sistema de concesiones de Correo Mayor para algunas ciudades e instituciones.⁵ Con este coexistieron múltiples servicios privados/particulares de transporte postal en Castilla y América.⁶ Hasta mediados del siglo XVIII, los Correos Mayores, los mensajeros particulares y una plétora de agentes esporádicos de redistribución, soportaron la movilización del correo imperial. Las concesiones de correos implicaron que algunos individuos y familias tuvieran la prioridad para movilizar la correspondencia oficial.⁷ El modelo permitió que los precios y las condiciones de los servicios fueran regulados por la costumbre y el mercado, sin necesidad de que existieran reglamentos generales o la creación de un monopolio real.

En su mayoría los trabajos relacionados con la historia del correo han empleado la documentación de las antiguas administraciones de correos. Esto ha inducido a que las investigaciones disponibles prioritariamente analicen el funcionamiento del intercambio postal durante la segunda mitad del siglo XVIII. En realidad, poco sabemos sobre los periodos previos, intermedios o transicionales. El Archivo General de Indias de Sevilla y la mayor parte de los archivos nacionales americanos cuentan con un fondo o sección denominada *correos*. En su mayoría, tales fondos guardan la información producida en el seno de las oficinas postales creadas por los Borbones. Así mismo, allí encontramos la correspondencia producida por los administradores de correos, quienes fueron asiduos productores de manuscritos.

Autores como Renate Pieper, Geoffrey Parker o Arndt Brendecke han enfatizado sobre la capacidad de los Habsburgo para extender redes comunicativas dentro de todas sus posesiones.⁸ Evidentemente esto involucró correspondencias manuscritas e impresas que requirieron conexiones a diferentes escalas.⁹ El contacto con Italia, el norte de Europa y otros territorios por fuera de la península ibérica hicieron indispensable un entorno de intercambio dispuesto a combinar múltiples

1 Sugiero revisar: Alcázar Molina, 1920, 83. Bose, 1951, 35.

2 Garay Unibaso, 1988, I: 17-81. Vallejo García-Hevia, 2002. Sitjà Prats, 2013, 23-45.

3 Además de varios artículos, sugiero consultar tres libros que resultan representativos al respecto: Araneda Riquelme, 2020, 73-158; Moreno Cabanillas, 2022, 95-148; Sellers-García, 2013, 79-140.

4 Stangl, 2023.

5 Para el caso peninsular continúa siendo emblemático el trabajo de María Montañez Mantilla (1953). Sin embargo, en tal texto las Indias ocupan un lugar más bien marginal.

6 González Martínez, 2021.

7 González Martínez, 2022.

8 Brendecke 2012, 123-54. Parker 1998, 47. Pieper 2004.

9 Midura, 2023; 2021. Weststeijn, 2021.

recursos. Al mismo tiempo, fue posible una asidua «comunicación política» que nutrió documentalmente al Consejo de Indias o la misma Casa de la Contratación en Castilla.¹⁰ Por su parte, en América las audiencias, las gobernaciones o los mismos cabildos desde el siglo XVI fueron gestando estrategias para ensamblar los diversos esquemas de distribución postal. Bajo esta lógica, resulta necesario preguntarse de qué forma logró transformarse una realidad postal tan heteróclita como la que hizo posible la conexión entre España y América.

Este artículo tiene por objetivo reflexionar sobre la estructura postal en el Atlántico español entre 1700 y 1750. Concretamente, analizo las condiciones que permitieron la coexistencia de las concesiones de Correo Mayor y las administraciones de correos en el circuito postal configurado entre España y América. Me interesa entender la situación general que hizo posible la coexistencia de un modelo transicional que mezclaba políticas surgidas en el gobierno de los Habsburgo y en el de los Borbones. Para ello he privilegiado una perspectiva en «clave» atlántica y conectada del fenómeno de la comunicación en el siglo XVIII. Durante el periodo analizado tuvo lugar un ciclo de transición vital para la implementación de las administraciones de correos a nivel imperial. En efecto, después de 1750 las administraciones fueron instaladas en toda la América española y Filipinas. Tal aproximación también tiene la intención de generar un diálogo entre esta situación «peninsular» y el entorno americano donde desaparecieron las concesiones de correos.¹¹

Tras el fin de la Guerra de Sucesión española (1701-1714), fueron tomadas una serie de medidas que permitieron a la corona intervenir sobre la distribución del correo peninsular. De hecho, en 1720 la corona publicó un documento titulado *Reglamento General [...] para la dirección, y gobierno de los oficios de Correo Mayor y postas de España*.¹² Sin embargo, este mandato real solo aplicaba en los territorios peninsulares y no en América. La consecuencia inmediata fue que, una vez emitido el reglamento, coexistieron el modelo postal usado por los Habsburgo desde finales del siglo XV y el que crearon los Borbones poco después de la guerra de sucesión española.

Como hipótesis planteo que, la implementación de este aparato «bimodal» compuesto por Correos Mayores y administradores de correos, brindó una salida funcional para posibilitar la circulación del correo entre América y Europa (o viceversa). Tal bimodalidad es entendida como la acción simultánea de las concesiones de Correo Mayor y las administraciones de correos. De manera inédita, los documentos americanos fueron transportados bajo la coexistencia de los dos grandes modelos de distribución postal: uno esencialmente administrado por privados (las concesiones) y otro esencialmente público (las administraciones). En época de los Habsburgo la dinámica fue distinta, teniendo en cuenta que en dicho momento no existieron las administraciones de correos ni tampoco una política imperial de monopolización y estatalización del correo.¹³

Por su parte, la funcionalidad estuvo en hacer compatibles estas dos logísticas de movilización de correos. Sin problema, un documento despachado en los Andes peruanos podía pasar por el control de mensajeros coordinados por Correos Mayores, marineros de un barco comercial, administradores de correos y mensajeros particulares. De hecho, la combinación de recursos fue bastante frecuente. En cuanto a los mecanismos privados de correo a pequeña escala, estuvo permitido trasladar correos como parte del equipaje personal. En el siglo XVIII, esta práctica solo era sancionable si era comprobada una evasión premeditada a los impuestos postales y que los conductores se lucrarán con el transporte de correspondencia.

A nivel historiográfico, mi trabajo contribuye a entender por qué la «estatalización» del correo peninsular y americano ocurrió a distintos ritmos. Pretendo considerar qué tanto influyeron las circunstancias materiales y legales de los territorios americanos para restringir (o posibilitar) la introducción de las administraciones de correos. Aunque autores como Rocío Moreno Cabanillas

10 Gaudin, 2013, 155. Fernández López, 2018, 39-64.

11 Curiosamente, buena parte de los trabajos consagrados al correo indiano han excluido (o analizado de manera muy general) la situación del aparato de correos peninsular a principios del siglo XVIII.

12 *Reglamento General expedido*, Madrid, 1720, Fondo Antiguo de la Universidad de Sevilla (US), A 109/087(37).

13 González Martínez, 2017b.

han revisado algunos planes propuestos en la corte para mejorar el intercambio de correos a inicios del siglo XVIII, pareciera indispensable indagar más sobre las circunstancias (típicamente americanas) que influyeron para la introducción de las administraciones de correos.¹⁴ De hecho, Perú, Nueva España, el Nuevo Reino de Granada o Guatemala, tuvieron realidades legales y logísticas totalmente dispares. Incluso, no está de más recordar que solo después de 1760 fueron emitidos reglamentos de correos específicos para los distintos territorios indios.

Según mi propuesta, el camino que tomaron las autoridades castellanas para estatizar el correo indiano fue considerar cada caso según su especificidad e intentar gestionar la incorporación diferenciadamente. Tal condición hizo viable que coexistieran las concesiones de correos y las administraciones de correos sin que hubiera un colapso comunicativo. Esta estructura también le dio tiempo a la corona para negociar legalmente las antiguas concesiones de correos y pensar los nuevos reglamentos e itinerarios postales que debían aplicarse. Sin duda, el abordar el problema desde esta perspectiva indiana puede aportar al debate de la forma en que los múltiples centros de la monarquía (y sus élites políticas y económicas) convinieron y cuestionaron ciertas transformaciones de carácter general.¹⁵

Entre concesiones de dos siglos

A inicios del siglo XVIII, dentro del mundo castellano existían diversas concesiones de correos. Una parte de ellas fueron ejercidas en ciudades castellanas como Sevilla, Madrid, Toledo, Valencia, entre otras.¹⁶ Paralelamente también hubo concesiones en posesiones castellanas como México, Lima, Santiago de Guatemala o Milán.¹⁷ Allí fueron delegados varios sujetos mediante el cargo de Correos Mayores, quienes por lo general pertenecían a las élites locales. Entre sus principales responsabilidades estaba el garantizar que hubiese mensajeros disponibles para el transporte de la correspondencia oficial.¹⁸ También tenían autonomía para transportar otro tipo de correspondencia no oficial y el derecho a participar en los cabildos de villas y ciudades donde residieran. Aunque a inicios del siglo XVI varios Correos Mayores recibieron sus beneficios a perpetuidad, luego la corona optó por asignar los cargos de manera vitalicia. Lo anterior implicaba que al final de la vida de cada Correo Mayor, debían renegociarse los términos bajo los cuales serían asignadas nuevamente las concesiones. Hijos, sobrinos o hermanos de los Correos Mayores que habían ostentado el cargo tenían prioridad sobre cualquier otro particular.

Adicionalmente hubo *tenientes* de Correo Mayor en ambas orillas del Atlántico. En Castilla fue una figura bastante frecuente. En América, ciudades influyentes como Cusco, Quito, Potosí, Guadalajara, o Puebla contaron con tenientes de correos. Técnicamente, estos reemplazaban a los titulares de las concesiones.¹⁹ También actuaron tenientes de correos en puertos o lugares con ubicación estratégica dentro de los grandes circuitos de circulación. Una tenencia de correos podía recibirse como parte de una transacción, un favor clientelar o a cambio de un alquiler. Esta capacidad de arrendar el cargo en ciertas ciudades fue uno de los atractivos económicos que tuvieron las concesiones de Correo Mayor.

El sistema postal que habían empleado los Habsburgo no estuvo sustentado bajo una estructura particularmente rígida. Por el contrario, fue ampliamente modificable para suplir necesidades

14 Moreno, 2022, 59-64.

15 Herrero Sánchez, 2012.

16 Montañez Matilla, 1953, 1-132.

17 El caso de las concesiones de correos en la Italia castellana es poco conocido, pero hubo varias familias que desempeñaron dicho oficio durante décadas. Por ejemplo, los Serra. Véase Ben Yessef Garfía, 2011.

18 Título de teniente, Lima, 1731, Archivo Histórico Nacional de España, Sección Nobleza, Toledo (AHNSN), Santa Cruz, caj. 636, doc. 4 (2).

19 Correspondencia a Don Cristóbal Muñoz, México, 1745, Archivo General de la Nación de México, Ciudad de México (AGNM), Indiferente Virreinal, Correos, caj. exp. 4981-002.

y urgencias postales. Con frecuencia, varios historiadores han entendido las concesiones de correos como un monopolio postal equiparable al que quisieron crear los Borbones en América después de 1750.²⁰ Esto hubiera implicado para los usuarios la limitación de transportar correspondencia por fuera de la logística proveída por los Correos Mayores. Sin embargo, no fue así. Las concesiones de Correo Mayor y las tenencias fueron concebidas como una opción más dentro de un universo de servicios postales extraoficiales que no fueron considerados como ilegales. Incluso, la corona recurrió a tales servicios (no oficiales) para transportar su propio correo cuando estos eran considerados como una opción conveniente.²¹ Sin demasiadas contradicciones, el modelo creado por los Habsburgo permitía la compatibilidad entre las concesiones de correos, mensajeros particulares y otros agentes intermedios.

Sin embargo, el modelo de las concesiones de correos no estuvo exento de críticas. Personajes influyentes a nivel imperial sostuvieron que los cargos de Correo Mayor eran focos de fraude. En esta línea, el virrey de Nueva España hizo un duro cuestionamiento en contra de Pedro Ximénez de los Cobos, quien actuaba como Correo Mayor en la ciudad de México.²² La máxima autoridad del virreinato acusó al Correo Mayor de apropiarse indebidamente de la cantidad cercana a los 16.000 pesos de a ocho. La concesión de correos de Nueva España era una de las grandes concesiones postales (creada en el siglo XVI) y que apoyaba la provisión de correspondencia en las ciudades de México, Guadalajara, Oaxaca, Santiago de Guatemala y los principales centros mineros del virreinato novohispano.

Igualmente, en el seno de la Casa de la Contratación fueron hechas acusaciones similares. Allí residía el Correo Mayor de la Casa de la Contratación, quien era considerado el principal agente de distribución de correspondencia americana en España. En 1708, dicho Correo Mayor fue acusado de no entregar las cuentas y los justificantes de los gastos en mensajeros.²³ A ojos de varios funcionarios del Consejo de Indias, la autonomía que tenían los Correos Mayores para pagar los servicios de mensajería abría la puerta a una posible malversación de fondos. En efecto, y con dineros del impuesto de avería, el Correo Mayor de la Casa de la Contratación no tenía una restricción legal de gasto para pagar por la movilización de los correos ordinarios y extraordinarios que pasaban por Sevilla y transportaban correspondencia relacionada con las Indias.²⁴

Los cuestionamientos que recibieron las concesiones de correos en algunos lugares del imperio no fueron suficientes para justificar su extinción. En últimas, y a pesar de sus defectos, estas habían permitido la movilización de una cantidad gigantesca de correspondencia durante el periodo de los Habsburgo. Usuarios y autoridades eran conscientes de que la tríada entre las concesiones de Correo Mayor, sus agentes sustitutos y los distribuidores extraoficiales de correspondencia era un modelo que, si bien distaba de la perfección, había sido relativamente funcional. Es cierto que hubo correos que no arribaron a su destino final y que hubo zozobras. Sin embargo, también hubo miles de documentos que sin demasiados contratiempos circularon en versión original, duplicado o triplicado.

A inicios del siglo XVIII, el modelo de Correos Mayores continuaba siendo fuerte. Por ejemplo, puede señalarse que hacia 1730 en el reino de Guatemala el cargo de Correo Mayor fue avalado en más de 20.000 pesos de a ocho. Una cantidad que situaba a este cargo entre los más costosos de dicho reino.²⁵ En México o la Casa de la Contratación un cargo similar podía triplicar o cuadruplicar esta cifra. También debe decirse que, en lugares que no tuvieron cargos de Correo Mayor como el Nuevo Reino de Granada y el reino de Chile, la evidencia disponible no permite

20 Por ejemplo: Ricketts, 2017, 28. Masters, 2023, 92-93.

21 Índice de pliegos, Santafé de Bogotá, 1688, Archivo General de la Nación de Colombia, Bogotá (AGNC), Sección Colonia, Correos-Bolívar, SC.18, 4, doc. 20, f. 573r-v.

22 Superior Gobierno, Madrid-Sevilla, 1696, Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), México, 760, r. 3.

23 Contra Francisco de Respaldiza, Madrid-Sevilla, 1691-1708, AGI, Contratación, 194, n. 8.

24 Carta sobre el pago de pliegos, Madrid, 1678, AGI, Indiferente General, 441, l. 29, ff. 200r-201v.

25 Sobre el oficio de correos, Santiago-Madrid, 1762, AGI, Correos, 428B.

aseverar que hubiese propuestas lo suficientemente serias y robustas (económicamente hablando) para impulsar la eliminación definitiva de las concesiones de correos.

Sin embargo, en las primeras décadas del siglo XVIII, la conocida Junta de Incorporaciones auspiciada por los Borbones posó la lupa sobre diferentes oficios que no funcionaban de acuerdo con las expectativas, restaban poder a las autoridades metropolitanas y podían prestarse para fraudes. Tal junta tenía la facultad de sugerir la cesación de algunos cargos que habían sido entregados de forma vitalicia o perpetua.²⁶ Entre las recomendaciones también estuvo que, por vía no contenciosa, se buscara extinguir los cargos de Correo Mayor existentes en Castilla. Lo anterior implicaría que las mercedes postales fueran negociadas de manera individual. Concretamente, tal Junta hizo la recomendación de crear un «asiento» para gestionar la distribución del correo en la corte y en lugares donde no había Correos Mayores.²⁷ Básicamente, el asentista de correos era una figura que combinaba elementos entre un administrador y un Correo Mayor.

A pesar del apoyo del rey, la aplicación de tal transformación resultó compleja, en especial porque no todas las concesiones habían sido asignadas bajo las mismas condiciones. Legalmente, existía una heterogeneidad de Correos Mayores. De igual forma, la situación de los Taxis (Correos Mayores de la corte desde el siglo XVI) era ambigua en algunas ciudades. En todo caso, los asientos de correos tuvieron una existencia corta y atropellada.²⁸ Técnicamente solo existieron entre 1707 y 1720 y no lograron consolidarse como el modelo postal imperial. En el fondo, los asientos no eran diametralmente distintos a las concesiones de correos. No obstante, tal proceso movido por la Junta de Incorporación logró cuestionar algunas atribuciones que tenían los Correos Mayores. Por ejemplo, la de ser regidor del Cabildo de la ciudad donde residieran. Las tareas definidas en los asientos, del mismo modo, intentaron ser más puntuales y precisas con la regulación de los desembolsos de dinero para pagar mensajeros.

¿Renovación postal?

España no fue el único reino que reorganizó su sistema postal durante la Ilustración. Por ejemplo, la corona sueca negoció en 1662 algunos contratos con el noble Johan von Beijer para que este asumiera, por un quinquenio, la distribución del correo entre las principales ciudades del reino.²⁹ Asimismo, otros gobiernos europeos intervinieron de manera más directa para regular las tarifas, los itinerarios y los procesos de distribución de correspondencia.³⁰ Dentro de esta lógica, la provisión de correos fue asumida como una esfera que buscaba el bien público, esto es, el bien común. En Francia e Inglaterra se consolidaron ciertas instituciones como la *Ferme générale de postes* o las *Post Offices* que tuvo a su cargo gestionar la movilización del correo, coordinar la ampliación de cobertura y, sobre todo, cobrar ciertos impuestos aplicados sobre la correspondencia.³¹ Básicamente, muchos estados modernos europeos intentaron adquirir un servicio postal especializado vigilado directamente por el gobierno. La característica principal fue la concentración de funciones y la vigilancia más regulada sobre los colectivos que ofrecían servicios de correos.

De forma paralela, en Castilla entraron en vigor los *Decretos de Nueva Planta* (1707-1716), los cuales buscaban estandarizar la burocracia castellana y reducir los privilegios diferenciales de ciertas posesiones. En América, este espíritu también motivó ciertas inspecciones sobre la burocracia americana. En esta época, el Consejo de Indias y el mismo rey solicitaron informes sobre el funcionamiento de las concesiones de correos en los espacios indianos. Progresivamente emergió

26 Giuliani, 1997. Mora Martín, 2006.

27 Montañez Matilla, 1953, 108.

28 Una selección de documentos sobre el tema (algunos de ellos desaparecidos en 1939 durante el incendio del Archivo General Central de Alcalá de Henares) pueden consultarse en: Dirección General de Correos y Telégrafos 1879, I (1601-1728): 80-116.

29 Linnarsson, 2012.

30 Simonson, 2013. Bretagnolle y Verdier, 2014.

31 Vaillé 1951, V: 52-104. Hemmeon 1912, 13-62.

un grupo de documentación que resaltaba ciertos problemas de las concesiones de Correo Mayor.³² De forma atípica, después de 1710 fueron solicitados varias informaciones e informes sobre el funcionamiento del correo en América. Con más fuerza que una década antes, tomaron eco las manifestaciones partidarias de no volver a subastar los cargos de Correo Mayor en América e implementar un esquema mucho más controlado por el estado.

Entre la documentación producida, sobresalen varias cédulas reales emitidas por el rey hacia 1717. La mayor parte de ellas fueron elaboradas con el apoyo del secretario del Despacho de Estado José de Grimaldo y su colaborador Miguel Fernández Durán. En dichos documentos fueron empleados dos argumentos para pedir la extinción de las concesiones de correos. En su criterio, los cargos de Correo Mayor americanos: 1. Producían «muchas utilidades a sus poseedores» y 2. Generaban «excesivos gastos» a la corona.³³ Curiosamente, en documentos como estos no fue mencionada ninguna razón intrínseca a la prestación del servicio.

Por el contrario, los argumentos más fuertes para pedir la incorporación de las concesiones de correos estuvieron basados en la riqueza desproporcionada que habían adquirido los Correos Mayores, así como los altos costos que aparentemente representaban las concesiones. Hasta cierto punto, existió una sanción moral hacia quienes ejercían los cargos de Correo Mayor. Según el concepto preparado por la Secretaría del Despacho, el estado debía asumir de forma más directa las gestiones de distribución del correo.³⁴ Lo anterior tampoco puede desvincularse del hecho de que los Correos Mayores y sus tenientes eran en su mayoría élites nacidas en América, las cuales tuvieron constantes rencillas con oidores, gobernadores y agentes castellanos cercanos a las Audiencias.

Aunque el tema económico era políticamente funcional, nos puede llevar a interpretaciones unívocas. De forma simplista, podría pensarse que solo la protección del erario motivó la extinción de las concesiones de correos. Sin embargo, para el caso americano las autoridades castellanas no lograron determinar contundentemente que las concesiones de correos eran un foco de corrupción. Por ejemplo, la dura inspección hecha por el tribunal de cuentas de Madrid al Correo Mayor de Nueva España no encontró irregularidades escandalosas. Es cierto que en México y en Madrid hubo algunas quejas por los retrasos en la entrega de cuentas y el aplazamiento en el pago a mensajeros, pero nada demasiado irregular.

Incluso, entre mayo y julio de 1718 fue revisado y contrastado un informe general entregado por el Correo Mayor de Nueva España sobre los gastos vinculados al oficio. El resultado de la investigación fue que, de forma más o menos continua, los Correos Mayores cumplieron con sus obligaciones.³⁵ Al respecto, Pedro Jiménez de los Cobos logró demostrar que en veintidós años de ejercicio del cargo sus ganancias solo habían sido de 6.166 pesos, a razón de aproximadamente 293 pesos por año. Tal cifra era relativamente baja, si se compara con las utilidades en dinero que generaban otros oficios.³⁶ Dentro de tal inspección fueron consultados varios indígenas, mestizos y criollos.³⁷ Los testigos en general indicaron que, al menos en las rutas principales, los Correos Mayores y sus tenientes solían prestar los servicios postales a los que estaban obligados.

El cambio de modelo postal era una transformación con efectos inmediatos importantes. El riesgo más grande estaba en que las nuevas administraciones de correos (u otro tipo de organización postal), no pudiera garantizar resultados similares a los ofrecidos por el sistema postal utilizado en época de los Habsburgo. Para mal o para bien los Correos Mayores y sus colaboradores controlaban una red de mensajeros amplísima que servía a usuarios oficiales y extraoficiales del correo. El modelo sustituto debería ser capaz de coordinar diversos agentes de distribución e imponer una logística al menos equiparable a la que había funcionado durante dos siglos.

32 Dubet, 2015, 52. Dedieu, 2000.

33 Cédula del 11 de junio de 1717, San Lorenzo, 1717, AGI, México, 761.

34 González Martínez, 2017, 229-252.

35 Sobre los pagos, Madrid-México, 1718, AGNM, Novohispano, Correos, vol. 2, exp. 5, ff. 214r-219v; Petición de las cuentas, Madrid-México, 1718, AGNM, Novohispano, Correos, vol. 2, exp. 5, ff. 226r-236v,

36 Cuentas de Pedro Jiménez de los Cobos, México-Madrid, 1718-1722, AGI, México, 761.

37 Testimonio José de Arteaga, México, 1699-1700, AGI, México, 760, r. 3, f. 29r.

En su hoja de mérito y servicios, el Correo Mayor de México explicó en 1715 que gracias a la labor suya y de su familia había sido posible el intercambio de correspondencia ultramarina. En su criterio, el ejercicio del cargo fue un acto de «servicio» y fidelidad al rey de parte propia y de sus seres cercanos. En efecto, varios de sus parientes también habían ejercido una concesión de correos.³⁸ El rey, conceptuando como aceptables los argumentos, le otorgó al Correo Mayor nada más y nada menos que la administración de los «cajones» de la ciudad de México (o locales del mercado central). Más allá de estas muestras de confianza, la transición hacia las administraciones de correos podía resultar traumática e inducir a una cierta falta de aprovisionamiento comunicativo en algunas zonas. En pleno periodo de posguerra de sucesión, una desconexión comunicativa con Indias hubiese sido catastrófica. El transcurrir de los hechos mostró que la corona optó por asumir el riesgo fue asumiéndose de a poco y sumándolo a otras reformas que de alguna manera permitían mantener un ambiente un poco más controlado.

Tampoco puede desconocerse que la creación de un sistema de administraciones podría ser costoso para la corona. En España, el gobierno tuvo que invertir en el alquiler de oficinas, la compra de material para el funcionamiento de tales centros de despacho, caballos, insumos de transporte y otros materiales empleados para la movilización física del correo.³⁹ Por su parte, a los individuos proyectados como administradores debía pagárseles un salario atractivo, garantizarles la movilización hasta el lugar de desempeño, y ofrecerles un anticipo en dinero efectivo para el inicio de labores. Idealmente, este tipo de agentes comunicativos no debía provenir del mismo lugar donde iba a ser instalada la administración para evitar alianzas inmediatas con las élites locales. Sin duda, estas logísticas aumentaban la inversión. En América tampoco existía certeza del número de oficinas y burocracia necesaria para suplir las necesidades de los usuarios del sistema.

Asimismo, y para no vulnerar los derechos de los beneficiarios, la corona legalmente estaba en la obligación de liquidar cuentas con los Correos Mayores. Esto implicaba pagarles las deudas atrasadas por el transporte de correspondencia oficial que habían efectuado. En lugares como Sevilla, Lima, México o Santiago de Guatemala, la Real Hacienda entregaba a los Correos Mayores una cierta cantidad a inicios de año y, al finalizar, el saldo pendiente. Por ejemplo, en México solía entregársele al Correo Mayor 1.600 pesos a principio de cada año por el transporte del correo entre la ciudad de México y Veracruz.⁴⁰ De esta manera, los Correos Mayores deberían demostrar cuántos mensajeros habían despachado y cruzar estos datos con los que tenían las instituciones productoras de información.

Como en otros ámbitos, la corona tuvo retrasos en tales pagos, en especial en los momentos más críticos de guerra y recesión económica. Los Correos Mayores, sin embargo, mantuvieron una cierta tolerancia frente al asunto. En diferentes momentos, entre la corona y tales agentes postales hubo un mutuo acuerdo de confianza para no detener la circulación de correspondencia a pesar de ciertos impases con las transferencias de capital. Los Correos Mayores estaban en capacidad de asumir estos retrasos en los pagos y mostrar lealtad frente al rey. No está de más señalar que las familias que ejercían los cargos de Correo Mayor poseían diferentes mercedes, propiedades y negocios en América. De hecho, los miembros de familias de Correos Mayores como los Vargas de Carvajal en Perú, los Jiménez de los Cobos en Nueva España o los Ortiz de Letona en Guatemala recibieron otros beneficios adicionales a los postales.⁴¹

A pesar del ánimo reformista, el gobierno siguió confiando en el modelo de los Habsburgo. De haberlo deseado, los primeros Borbones hubieran podido acelerar la creación de administraciones de correos allí donde no había cargos de Correo Mayor. En lugares como el Nuevo Reino

38 Traslado Real Cédula, Madrid-México-Antequera, 1715, AGI, Indiferente General, 216, n. 109.

39 Ortega Jiménez, 1983, 291.

40 Sin embargo, también eran entregadas otras cantidades por la conexión hacia Acapulco y Guatemala. Véase Cuenta de Manuel Jiménez de los Cobos, Madrid, 1727, AGI, Contaduría, 811, n. 12.

41 Por supuesto, esto incluyó beneficios relacionados con el mundo eclesiástico. Ver: Méritos: José Ignacio Ortiz de Letona, Madrid-Santiago de Guatemala, ca. 1738, AGI, Indiferente General, 224, n. 65.

de Granada, el Reino de Chile, la Gobernación de Buenos Aires o la Gobernación de Venezuela (donde no hubo Correos Mayores) la corona también prefirió dilatar el proceso. Legalmente, allí el gobierno español no tenía ningún impedimento para haber impuesto con prontitud las administraciones de correos. En tales lugares en realidad no era necesario efectuar procesos de negociación o indemnización con los detentores del cargo. Hacia 1720, en tales espacios el correo continuaba siendo distribuido gracias a la agencia de mensajeros extraoficiales. En dicha dinámica también participaron algunos oficiales del rey que asumieron la distribución postal como una parte de sus funciones dentro de la estructura burocrática de Castilla.⁴² De tal forma que, los corregidores, los alcaldes mayores o los gobernadores tuvieron amplias facultades para seleccionar mensajeros, así como para enviar/recibir correspondencia sin necesidad de pasar por un control de intermediarios comunicativos como los Correos Mayores.

El caso del Nuevo Reino de Granada resulta representativo, pues entre 1717 y 1739 esta posesión atravesó un profundo proceso de restructuración que desembocó en la creación de un nuevo virreinato. Después de un trámite de creación en varias fases, no se tiene registro de que los impulsores del virreinato hayan tenido un interés explícito por crear una administración de correos. No obstante, sí estuvieron sobre la mesa temas como el mejoramiento de los enlaces en los puertos, los caminos y otros factores de logística comunicativa.⁴³ Producto de tal dinámica, la circulación de correspondencia dentro del recién creado Virreinato de la Nueva Granada continuó estando amparada en un modelo postal donde se combinaba la acción de autoridades principales y mensajeros extraoficiales.

El hecho de que no hubiese concesiones de correos no fue sinónimo de descontrol o caos comunicativo. Los usuarios del sistema generaron diversos dispositivos sustitutos para poder supervisar las actividades de distribución y redistribución. Por ejemplo, en 1738 el alcalde ordinario de Mérida (hoy Venezuela), elaboró un registro sobre las cartas recibidas y redistribuidas desde su lugar de residencia. Tal oficial del rey declaró haber recibido un paquete de misivas provenientes desde Cartagena de Indias y Bogotá a través de un individuo que también transportaba mercancías. Para ello solían emplearse registros que, posteriormente, los mensajeros llevaban de vuelta y permitían verificar la entrega efectiva del correo.⁴⁴ En tal caso, el arriero actuó como mensajero, sin necesidad de ocupar un cargo dentro de la burocracia hispanoamericana. Algo parecido ocurrió con sacerdotes, militares y otro tipo de viajeros, quienes pudieron actuar como conductores de correspondencia. El transporte de correspondencia mediante conductores de correos extraoficiales que transportaban otros productos era plenamente tolerado. El principio aplicaba en las gobernaciones o capitanías donde no hubo Correos Mayores, pero también en lugares donde estos eran incapaces de extender su cobertura.

La estructura del proceso descrito alcanzó un importante grado de formalización con la aparición del ya mencionado *Reglamento General [...] para la dirección, y gobierno de los oficios de Correo Mayor y postas de España* el 23 de abril de 1720.⁴⁵ Generalmente, se ha valorado este texto como el faro de los cambios introducidos sobre el correo imperial en el siglo XVIII. Ciertamente, esta es una mirada demasiado superficial sobre el asunto. El Reglamento, más bien, representa un punto de convergencia entre los debates que venían produciéndose décadas atrás, y las preocupaciones del nuevo gobierno borbónico. El reglamento definía varios aspectos relativos al funcionamiento de las oficinas de correos, la asignación de los responsables, y otras minucias importantes para distribuir los correos. También fueron allí incluidos algunas tarifas e itinerarios que debían seguir los mensajeros castellanos.

Mientras el Reglamento de 1720 iba aplicándose, la concesión más poderosa del imperio español era la ejercida en Perú. Los propietarios de esta fueron de origen castellano, pero migraron a

42 González Martínez, 2017a.

43 Eissa-Barroso, 2017, 62.

44 Francisco de Uzcátegui y Gaviria, Mérida, 1738, AGNC, Colonia, Correos-Venezuela, SC.18, 1, doc.17.

45 *Reglamento General expedido*, Madrid, 1720, US, A 109/087(37).

Lima por una serie de encargos administrativos solicitados por el rey Felipe II.⁴⁶ El primer individuo que ostentó el cargo en su forma original fue Lorenzo Galíndez de Carvajal (ca.1472-1528).⁴⁷ Sus herederos optaron por quedarse en el influyente virreinato andino desde el siglo XVI y participar en diferentes cargos y negocios. A inicios del periodo borbónico, la jurisdicción del Correo Mayor de Perú coincidía básicamente con los mismos espacios en los cuales tenía poder la Real Audiencia de Lima. Los Correos Mayores de Perú optaron por enfocarse en coordinar la circulación de mensajeros dentro del sendero existente entre Potosí-Cusco-Lima donde existían varios nodos comunicativos agrícolas, mineros, eclesiásticos y particulares.⁴⁸ No es de olvidar, por ejemplo, que las minas de Potosí fueron uno de los grandes centros productores de riqueza durante el siglo XVIII. Sin haberlo solicitado explícitamente, dichos actores renunciaron a ejercer su cargo por fuera de la jurisdicción peruana.

No obstante, el entorno de renovación generó cierta intranquilidad en los Correos Mayores de Perú. En 1722, el detentor de la concesión viajó desde Lima a Madrid, con la intención de presentarse ante el Consejo de Indias. En su viaje lo acompañaron un capellán, algunos familiares, varios criados y un esclavo.⁴⁹ A diferentes niveles, el dicho Correo Mayor, el conde de Castillejo, realizó un viaje de reconocimiento político. El ambiente generado por las medidas implementadas durante el primer gobierno de los Borbones requirió la presencia de algunos nobles y burgueses privilegiados en la corte de Madrid. Con respecto al privilegio postal, los Carvajal tuvieron la intención de sostener una buena relación con las autoridades castellanas y buscar la renegociación o mantenimiento del cargo.

Por la naturaleza del mismo derecho castellano, el Correo Mayor de Perú debía extinguirse de manera consensuada entre las dos partes. El no hacerlo de esta manera vulneraba los derechos adquiridos de familias poderosas y ponía en cuestión las mercedes entregadas por monarcas predecesores. A inicios del siglo XVIII, los detentores del cargo en Perú habían logrado convertirse en uno de los grupos familiares más poderosos de Perú. Sus propiedades estuvieron extendidas en varias zonas de Suramérica.⁵⁰ Asimismo, la corona había permitido que los descendientes de Lorenzo Galíndez de Carvajal usaran el título de Correos Mayores de Indias, aunque como se ha dicho, técnicamente su jurisdicción había quedado restringida a Perú. La condición de poseer dos títulos nobiliarios (condes de Castillejo y marqueses de Cochán) y ser regidores, también les otorgaba un favorable aire de distinción dentro del *ethos* social de Hispanoamérica.

Administraciones imparables

Hacia la década del siglo XVIII las administraciones de correos fueron haciéndose cada vez más presentes a lo largo del territorio peninsular. Existió el reto de definir en qué lugares de España debía haber oficinas de correos y dónde resultaba rentable-funcional instalar administradores. Aunque no hubo una sola directriz, el propósito fue lograr que las oficinas de envío y recepción de correspondencia estuvieran en la mayor parte de lugares poblados. Por supuesto, dentro de Castilla hubo conflictos durante la transición. Por ejemplo, en Girona dos administradores de correos y el Correo Mayor entraron en discusión por aparentes deudas e inconsistencias contables.⁵¹

46 Real cédula en respuesta, Valladolid, 1558, AGI, Lima, 567, l. 8, ff. 372v-373r.

47 Por diferentes temas ligados a la evolución jurisdiccional, el cargo surgió con el nombre de Correo Mayor de la Casa de la Contratación. Luego su denominación fue redefinida como Correo Mayor de Indias o Correo Mayor de Perú.

48 Portes del correo, Lima-Madrid, 1734-1738, AGI, Lima, 485.

49 Conde de Castillejo, Cádiz-Sevilla-Madrid, 1723, AGI, Contratación, 5473, n. 2, r. 46.

50 Así lo muestran varios documentos notariales de los miembros de la familia Carvajal. Sugiero ver ventas y testamentos de Diego Carvajal y Hurtado en Perú y Chile. Por ejemplo, Protocolo 224, Archivo General de la Nación de Perú, Lima (AGNP), 1733-1735, Escribanía siglo XVIII. Eguizábal, Gabriel, f. 255r-v.

51 Proceso de Carlos Poze Rodríguez, varias ciudades, 1733, Archivo de la Corona de Aragón, Barcelona (ACA), Real Patrimonio, BGRP, Procesos, 1733, n. 4, R.

Paralelamente, otro de los grandes retos fue medir y establecer las distancias entre los diferentes lugares que permitían conectar las administraciones de correos. Este ejercicio de inspección geográfica fue fundamental para definir, entre otros, las tarifas que debían aplicar sobre el servicio y el pago que recibirían los mensajeros por los desplazamientos dentro de la Península. De acuerdo con las distancias, fueron proyectados los costos e inversiones que implicaba trasladar cartas sueltas o valijas de correos. Sin embargo, la definición de estos guarimos no fue inmediata y duró casi cuatro décadas. El célebre el ministro de hacienda y «asesor general del juzgado de Correos» Pedro Rodríguez de Campomanes (1761), compendió gran parte de esta información en el texto manual-titulado *Itinerario de Postas Dentro y Fuera del Reyno*. Rodríguez sugirió en la introducción de dicho texto que era la síntesis de un trabajo de recolección de información desde la creación de las administraciones de correos en Castilla. También señaló que su trabajo pretendía crear una «regla fija para los viajes» del correo y «extinguir enteramente los abusos» de los Correos Mayores y otros agentes.⁵²

El ejercicio también permitió diseñar las «carreras de correos». Una carrera consistía, básicamente, en el recorrido obligatorio que debían hacer los mensajeros para trasladar correspondencia entre uno o más puntos. Por lo general, la carrera estaba compuesta de dos puntos extremos y de una serie de escalas intermedias donde era redistribuido, recogido y depositado algún correo. El itinerario le permitía al mensajero realizar los recorridos de acuerdo con diferentes pautas de espacio y tiempo. Siguiendo ciertas pautas del siglo XVI se estimaba que un mensajero terrestre, y a veces ayudado por un caballo, en condiciones regulares podía recorrer hasta veinte leguas por día.⁵³

La velocidad dependía de las escalas que debiera hacer un determinado mensajero durante el recorrido. Ya por esta época, en cuanto a la sede permanente de la corte, Madrid fungió como el principal centro comunicativo del reino de Castilla. Por ejemplo, y haciendo tránsito por Sevilla, entre Madrid y el puerto de Cádiz fueron calculadas 106 ½ leguas y un total de veintiséis postas o centros de escala. El mismo número de postas fueron instaladas entre Madrid y el puerto de La Coruña, desde donde fueron despachados y recibidos numerosos correos americanos.⁵⁴ Ambos recorridos podían ser realizados en un tiempo menor a una semana tratándose de un mensajero a caballo y con las escalas.

El reglamento de postas aplicado después de la década de 1720 estipuló una serie de salarios para los mensajeros que viajaban dentro del reino de Castilla. Esta parte fue una de las más importantes que dispuso el paquete de reformas. Asimismo, pudo aplicarse de manera bastante rápida, pues no requirió ningún proceso material demasiado complejo. A los mensajeros dentro de Castilla debía pagárseles cuatro reales por legua en los viajes que incluían ida y vuelta. Por su parte, a los mensajeros que solo realizaban la ida de un viaje debía pagársele los mismos cuatro reales, además de un real adicional por legua para solventar su viaje de regreso.⁵⁵ Tales medidas salariales tuvieron una doble función: proteger a los mensajeros de los abusos y, crear un mecanismo para estimular que los mensajeros pudieran realizar viajes de ida y vuelta.

Evidentemente, al garantizarse los viajes de ida y vuelta, los mensajeros podían recibir más recursos y se aseguraba un flujo postal constante de doble vía. A la corona, le interesaba que hubiese un grupo de mensajeros confiable y estable que sirvieran de manera continua desde las administraciones principales que conformaban.

Con respecto a la documentación indiana, el reglamento de 1720 dedicó un sintético acápite a los «viajes de moneda y cartas de Indias».⁵⁶ Con esta referencia el gobierno español aludió a la forma en que debía ser tratada la correspondencia indiana que viajaba por suelo europeo. Con el concepto «viajes de moneda» se aludió al dinero, alhajas y otro tipo de bienes de valor que

52 Rodríguez Campomanes 1761, xviii-xix.

53 Orden de pago a Antonio Rodríguez, Madrid, 1516, AGI, Indiferente General, 419, l. 6, f. 489r.

54 Rodríguez Campomanes, 1761, 15-16; 23-24.

55 *Reglamento General expedido*, Madrid, 1720, US, A 109/087(37), ff. 2v-3r.

56 *Reglamento General expedido*, Madrid, 1720, US, A 109/087(37), f. 3r.

circularon en calidad de correspondencia. Como lo muestran diversas cartas particulares, desde el siglo XVI fue frecuente que los individuos enviaran dinero junto con sus cartas en calidad de correspondencia.⁵⁷ Sin embargo, y a diferencia de los tributos al rey o los *situados*, estos correos «en dinero» eran concebidos como objetos de valor cedidos entre individuos. No se entendían como parte de una contribución tributaria obligatoria o como flujo de capital derivado de alguna actividad comercial. El problema fue poner límites para evitar el contrabando de objetos como oro, plata, perlas o esmeraldas.⁵⁸ Por ello, resultó fundamental que los administradores de correos vigilaran el arribo a España de minerales de alto valor «sin registrar».

Por su parte, las «cartas de Indias» eran todos aquellos documentos producidos en la América española y Filipinas. Aquí prefiguraban, documentos oficiales y extraoficiales. También era el material impreso, cartográfico o mixto que circulaba en forma individual o paquete. Para la movilización de los cajones y valijas de cartas de Indias, quedó dispuesto que los mensajeros recibieran tres reales, es decir, un real menos con respecto a los que transitaban con correspondencia castellana. No obstante, los mensajeros especializados en la correspondencia indiana tenían tres prebendas: contar con caballos pagados por la administración de correos, recibir la ayuda de un asistente y actuar solamente en jornadas de «sol a sol».⁵⁹ Adicionalmente, los gastos de alimentación y alojamiento podían ser reclamados por estos mensajeros. En otras palabras, dentro de España el servicio de conducción de la correspondencia americana ofrecía privilegios bastante atractivos para sus mensajeros.

Por su parte, el Consejo de Indias de Madrid contó con una serie de oficiales que, aunque en ocasiones continuaron siendo llamados «Correos Mayores», en realidad sus atribuciones eran distintas a las relacionadas con las concesiones de correos. Técnicamente, a principios del siglo XVIII en el Consejo de Indias no existía una administración de correos, pero tampoco un cargo de Correo Mayor. Quienes coordinaban la circulación de mensajeros desde el Consejo de Indias, tuvieron funciones mucho más burocráticas, contenciosas y operativas que los antiguos Correos Mayores.⁶⁰ En la década de 1730 José Palacios, en calidad de juez y superintendente de correos de Castilla, delegó a varios «tenientes» para que coordinaran el tránsito de correspondencia desde y hacia los puertos andaluces, a donde los secretarios de Perú y Nueva España remitían los cajones de cartas que iban a viajar a América. Así ocurrió en 1733 con «tres cajones de cartas» que debían viajar desde Madrid a Cádiz, y que tenían como destino final Perú.⁶¹

La obligación de los administradores de correos de Sevilla fue mantener seis mensajeros, con el fin de garantizar la movilización de correspondencia indiana y específica de la ciudad.⁶² Esto implicaba tener conductores de correos para los envíos ordinarios semanales y, además, individuos de reserva en caso de que hubiese necesidad de algún envío extraordinario. Asimismo, tales funciones fueron complementadas por la labor de los administradores de correos de la ciudad de Cádiz, quienes gestionaban la remisión de correos (desde o hacia) los puertos marítimos andaluces donde arribaban los paquebotes de correos. En la práctica, los administradores de correos de Cádiz asumieron buena parte de las funciones que habían tenido desde 1500 el Correo Mayor de la Casa de la Contratación y sus tenientes. Su poder se reforzó, después de 1717, con el traslado a Cádiz de gran parte de las acciones operativas y de inspección náutica realizadas previamente desde Sevilla.

Por el tono empleado en el reglamento de 1720, el gobierno insistió en proteger la seguridad de los mensajeros que viajaban con correspondencia de Indias, y que estos viajaran por «camino

57 Las cartas particulares que acompañan algunos expedientes oficiales permiten ver la constante frecuencia de este fenómeno. A modo de ilustración, sugiero ver «Al magno señor Hernando de Mucientes», 1554, Potosí, AGI, Justicia, 1126, n. 3.

58 Real Cédula, Madrid, 1530, AGI, Indiferente General, 1952, l. 1, ff. 43r-44r.

59 *Reglamento General expedido*, Madrid, 1720, US, A 109/087(37), f. 3r.

60 En este caso, los administradores o superintendentes de correos no tuvieron derecho a ser regidores de la ciudad o villa donde residieran. Esta era una prebenda habitual dada desde finales del siglo XV a los Correos Mayores.

61 Real disposición, Madrid, 1733, AGI, Indiferente General, 446A, l. 42, ff. 150v-151r.

62 *Reglamento General expedido*, Madrid, 1720, US, A 109/087(37), f. 3r.

reales» y no por «travesías».⁶³ Las travesías eran caminos menos protegidos y que con frecuencia corrían de manera transversal a las grandes rutas de distribución de correos. Al ocurrir algún raptó o accidente, el mayor desafío era informar a las autoridades y a los emisores de la correspondencia ultramarina. Estos, según el caso, podían elegir si remitirla de nuevo o no. Para facilitar el control dentro de las rutas, desde el siglo XVII la corona fue insistente sobre la necesidad de elaborar registros y certificaciones que fueran firmadas por los mensajeros. En todo caso, y a pesar de lo que inducen a pensar ciertos autores, en diversos momentos la pérdida de correspondencia fue la excepción y no la regla.

Por otra parte, hasta ahora no se tiene registro de que legalmente las mujeres estuvieran excluidas de actuar como conductoras de correos. Sin embargo, las fuentes oficiales difícilmente permiten sostener que las mujeres movilizaran correspondencia distribuida desde las administraciones de correos. Es probable que las mujeres en sus viajes hayan llevado cartas particulares como parte de su equipaje y objetos personales. Como hipótesis propongo que, aunque no hubo una prohibición legal para que actuaran como mensajeras, sí hubo una restricción *de facto*. Esto explicaría por qué dentro de las nóminas de pagos de las administraciones no suelen aparecer mujeres mensajeras. De haber habido mujeres que transportaran cartas distribuidas por las administraciones de correos, hubiera sido necesario asignar licencias de viaje para transitar en solitario o en pequeños grupos. Esto, probablemente, desafiaría ciertas costumbres patriarcales que limitaron la movilidad femenina en el periodo colonial. De igual forma, a los mensajeros hombres se les permitía ir armados, y no resulta evidente hasta qué punto la corona podía ceder en este aspecto. Al contrario, sí es posible encontrar a las mujeres como productoras de correspondencia y como herederas de las pensiones o salarios de los administradores de correos.

A pesar de la aparente claridad de las disposiciones formales, las prácticas indican variaciones. Como sucedió en diversos ámbitos del gobierno imperial castellano, ciertas medidas fueron aplicadas de forma parcial o intermitente. Incluso, el mismo concepto de «administrador de correos» fue incorporándose de forma paulatina. Al menos hasta 1740, en muchos casos continuaba usándose el apelativo de Correo Mayor para referirse a quienes coordinaban la distribución del correo. Sin embargo, técnicamente se trataba de administradores. En otros casos, hubo concesiones de correo que estaban todavía vigentes o tenían una condición especial. Precisamente, esto ocurrió con una concesión de correos específica de la Universidad de Alcalá que solo desapareció después de 1740.⁶⁴ En todo caso, y más allá de las confusiones, no está de más decir que la figura del «administrador» implicó la modificación de prácticas y conceptos empleados por doscientos años. Asimismo, el cambio descrito generó vínculo inédito entre el administrador y la oficina de correos. Hasta ese momento los Correos Mayores o sus tenientes no tuvieron la obligación de actuar desde un local fijo o proveído por el gobierno.

Los protocolos postales (de carácter documental) aumentaron paulatinamente. Cada vez fue más común la elaboración de certificaciones de distribución y circulación más completas y regulares. Para el periodo anterior, también contamos con algunos registros donde eran detallados temas como las características físicas en las que circulaba el correo o las características generales de los paquetes. Por ejemplo, en 1703 el arzobispo de Manila envió (vía México) un detallado índice de cartas⁶⁵. No obstante, dichas listas de «despachos» y «pliegos» eran elaboradas de manera irregular. Algunas audiencias, gobernaciones, alcaldías o ciertas secretarías inquisitoriales fueron más constantes en elaborar y construir registros sobre los documentos que producían. En la mayoría de los casos, estos documentos estuvieron más relacionados con la gestión documental que con la

63 El término era usado también para referirse a caminos secundarios por donde ocurría el abigeato o el contrabando. Véase Real Provisión de Fernando VI, Villagordo-Madrid, 1721-1748, Archivo Histórico Nacional de España, Madrid (AHNE), Diversos-Mesta, 225, n. 17.

64 Pleito de José Francisco de Ribas, Alcalá-Madrid, 1734, AHNE, Universidades, 220, exp. 6.

65 Carta de Diego Camacho, Manila, 1703, AGI, Filipinas, 290, n. 5.

gestión postal⁶⁶. Su producción dependía más bien de la voluntad del Correo Mayor o el agente de distribución postal. Ninguna norma obligaba a elaborar documentos de distribución como parte del protocolo postal.

A principios del siglo XVIII, los mensajeros tampoco estaban explícitamente obligados a rubricar certificados una vez era recibida o depositada la correspondencia. Por supuesto, quienes portaban el correo podían llevar billetes o certificados informales, pero en general se partía de que la principal seguridad para los usuarios la daba un mensajero confiable. Dicho proceso fue progresivo, y tendió a regularizarse hacia final del gobierno de Felipe V. Las administraciones de correos, sus oficiales y los mensajeros, fueron convirtiéndose en grandes centros de producción de documentación sobre el correo.

A nivel indiano, los circuitos de intercambio postal también tuvieron que crear sus propias estrategias de formalización. Algunas regiones de frontera como Popayán (en la actual frontera entre Colombia y Ecuador), funcionaron como valiosos articuladores entre el servicio que prestaban los Correos Mayores y las autoridades principales que tenían atribuciones postales. Durante los recorridos, el teniente de Correo Mayor de Quito, el gobernador de Popayán o el Cabildo de la ciudad intercambiaban índices y registros más o menos formales que llevaban sus mensajeros.⁶⁷ En la práctica, los mensajeros debían buscar a estas dos autoridades al arribar a la ciudad. A principios del siglo XVIII, hubo un tímido intento por asignar un responsable de caminos y administrador de postas en la ciudad Popayán, fronteriza entre Perú y el Nuevo Reino de Granada. Sin embargo, esto hubiera implicado recortarle ciertas facultades postales al gobernador. Los gobernadores, al poder enviar mensajeros cuando quisieran sin ningún intermediario, tenían una autonomía comunicativa que con dificultad querían perder.

La presión de los consulados

El triángulo entre Cádiz, Sevilla y Madrid fue uno de los grandes vértices de conexión entre el sistema de administraciones y concesiones de correos. Como es conocido, en la primera parte del siglo XVIII varias operaciones que realizaba la Casa de la Contratación en Sevilla fueron trasladadas a la capital gaditana.⁶⁸ Una vez llegaba un paquete con correspondencia a las costas de Cádiz, este pasaba a estar bajo la jurisdicción de los administradores de correos. Dicha condición generó que Cádiz tuviera una mayor capacidad de distribución postal. Varias veces por semana (o incluso varias veces por día), los delegados del superintendente de correos despachaban mensajeros con rumbo a Sevilla, Madrid y otras ciudades. Sin embargo, sabemos que los puertos de La Coruña, Vigo, El Ferrol o Lisboa también acogieron numerosos barcos que realizaron la travesía transatlántica.⁶⁹ En los envíos ordinarios, Sevilla continuó siendo una escala obligatoria, a pesar de que muchas tareas de la Casa de la Contratación pasaron a Cádiz. En el Cuadro 1, presento un organigrama general los agentes que mediaban en la distribución de correspondencia ultramarina.

En América, el Consulado de Lima solicitó replicar el modelo de beneficios existente en Andalucía. La aspiración de los comerciantes limeños era que su correo fuera excluido de pagar las tarifas postales terrestres. Bajo estas condiciones, los Correos Mayores de Perú deberían transportar las cajas de correo consular sin pago adicional. Básicamente, el Consulado limeño deseaba que su documentación fuera tratada como correspondencia oficial. En Perú, los herederos de Lorenzo Galíndez de Carvajal recibían 1.000 pesos de plata ensayada por encargarse de la movilización

66 Registro de cartas, varias ciudades, 1736-1741, AGI, Indiferente General, 446A, l. 44.

67 Sobre Lázaro de Usa y Gaviria y el correo, Quito, 1724, Archivo Nacional de Ecuador, Quito (ANE), Corte Suprema, Correos, caj. 5, exp. 1, ff. 1r-17v.

68 Bustos Rodríguez 2005, 106. García-Baquero González, 1976, I:175.

69 Sobre haber dejado en La Coruña, Sevilla-Madrid, 1664, AGI, Contratación, 188B, n. 23.

del correo ultramarino desde las costas a su destino final.⁷⁰ Esto comprendía correspondencia de justicia, gobierno, real hacienda y alguna de carácter eclesiástico. Sin embargo, dentro de tal pago nunca había estado incluido por obligación el correo consular. Al aceptar la práctica descrita, la familia Carvajal podía dejar de recibir el monto que potencialmente podían pagar los miembros del Consulado por el transporte de su documentación. Adicionalmente, representaría transportar más correspondencia por el mismo precio anual. Desde el siglo XVI, los propietarios de las concesiones contaron con este ingreso de las instituciones comerciales y de los particulares en general como un incentivo para ejercer el cargo.

CUADRO 1
PRINCIPALES AGENTES DE DISTRIBUCIÓN EN EL MUNDO ATLÁNTICO

Castilla	Espacio Marítimo	Indias
Administraciones «públicas» de correos: generales, subalternas, agregadas, etc. Agentes particulares con concesiones postales especiales. Ej: familia Taxis, herederos de Lorenzo Galíndez o universidades. Consulados*.	Barcos mercantes o militares. Consulados*.	Correos Mayores y sus tenientes. Oficiales del rey con atribuciones postales. Agentes particulares especializados. Consulados*.

*A principios del siglo XVIII diferentes consulados indianos y peninsulares tuvieron amplias facultades para la movilización de correspondencia a nivel terrestre, marítimo y fluvial.

Fuente: elaboración del autor.

Como podía preverse, la pretensión del consulado limeño rápidamente indujo a la insatisfacción de los Correos Mayores de Perú. Para tratar el asunto, los poseedores del cargo consideraron necesario recurrir a instrumentos legales. Así lo hizo Catalina de Carvajal y Vargas (marquesa de Monte-Rico y condesa de Castillejo residente en Lima) hacia 1736. La querella fue interpuesta en Madrid a través de un apoderado de nombre Benito Brun de la Fuente. La condesa pretendía recuperar dos derechos: que sus mensajeros pudieran transportar el correo del Consulado de Lima y que la correspondencia de los consulados no fuera excluida del pago de portes terrestres.

Para administrar justicia en este caso, tuvo que delegarse a Juan de Riambau como juez específico. Tal autoridad tuvo a cargo verificar la información suministrada por los Correos Mayores y los documentos que probaban la legalidad del cargo. El memorial del pleito llegó a tener tanta importancia como para imprimirse y ser tenido en cuenta para la jurisprudencia posterior.⁷¹

70 El fiscal contra Fermín Francisco de Vargas, Lima-Madrid, 1756-1768, AHNE, Consejos, 21343, exp. 5, pieza 1.

71 Sugiero consultar todo el pleito impreso en Carvajal y Vargas y Riambau, 1737.

El abogado defensor de la familia Carvajal denunció que, en reiteradas ocasiones, varios comerciantes miembros del Consulado acudían a puertos como el Callao y Paita para retirar la correspondencia que llegaba en los cajones oficiales remitidos desde las costas castellanas. Lo anterior se hacía para evitar pagarle a los Correos Mayores el transporte de correos desde los puertos hasta el destino final dentro de Perú, a lo cual tenían derecho. A criterio de los demandantes, las extracciones indebidas de correspondencia oficial era más la regla que la excepción. De acuerdo con las estimaciones hechas, por cada documento ultramarino, los Correos Mayores de Perú dejaban de recibir entre dos a cinco reales dependiendo del destino final al que fuera dirigida cada carta.⁷²

La existencia de un mal servicio fue la mayor justificación que usó el Consulado de Lima para justificar su decisión de no pagar los portes terrestres y emplear sus propios agentes. El proceso de averiguación develó que, a causa de los vientos contrarios que acompañaban los viajes por mar desde Panamá a los puertos peruanos, muchas veces los correos se veían en la obligación de ser desembarcados en lugares como «Atacames, Cabo Pasado, Manta, Punta de Santa Helena, Guayaquil y Tumbes»⁷³. En los puertos, el Consulado de Lima tenía que recurrir a «gentileshombres» (es decir, colaboradores o miembros de la institución) para redireccionar el correo y llevarlo hasta su destinación final.

El abogado de los Carvajal centró su defensa en justificar que la exención postal «de facto» a los miembros del Consulado de Perú iba en contra de la ley. O al menos, no reconocía los derechos ratificados desde el siglo XVI a los Carvajal. Su argumentación también ratificó que la obligación de los Correos Mayores de Perú era con el transporte de la documentación de justicia, gobierno, real hacienda y guerra, y no solo con los documentos consulares. Por su parte, Juan de Berriá, abogado defensor del Consulado, usó dos poderosos argumentos para reaccionar frente al pleito. En primer lugar, Berriá cuestionó la calidad y condiciones en las cuales era prestado el servicio. En criterio del procurador, los miembros del Consulado recurrían a sus propios mensajeros porque no había suficientes tenientes de correos y mensajeros que pudieran garantizar una movilización frecuente. En este punto los consulados en general tenían el respaldo de la corona, pues desde tiempo era conocido que la logística proveída por los Correos Mayores de Perú se estaba quedando corta para suplir las demandas de los usuarios.

En segundo lugar, Berriá señaló que los comerciantes del consulado de Perú tenían derecho a movilizar su correspondencia «libre de portes» porque ayudaban a preparar los viaje de los Navíos de Aviso. Estos barcos (llamados Navíos de Aviso por estar consagrados a transportar correos y noticias), eran una opción específica para el transporte de correo ultramarino.⁷⁴ Hacia 1720 existían varios asientos entre el rey y los consulados para que estos últimos gestionaran varios de los viajes transatlánticos de los Avisos. Sin duda, los consulados habían reorganizado y ayudado a aumentar la frecuencia de las embarcaciones especializadas en el transporte de correos.⁷⁵

Para hacer financiable el viaje, la corona permitió que los consulados transportaran en los Navíos de Aviso algunos objetos comerciables exentos de impuestos. Por lo general se les permitía llevar alrededor de veinte toneladas de vino, aguardiente, café, tabaco, entre otros. Las telas, el oro, la plata, el añil y los esclavos estaban prohibidos.⁷⁶ De allí debía pagarse el alquiler de los barcos, solventar los salarios de la tripulación y hacer autofinanciables los desplazamientos ultramarinos. Además, el Consulado y los capitanes de los barcos tenían la capacidad de obtener ganancias sobre los correos particulares que fueran en los Navíos de Aviso. El Consulado de Cádiz, básicamente, prestaba un servicio por el cual recibía el derecho a comerciar ciertos productos y tener injerencia directa sobre ritmos de circulación de estos barcos especializados en el transporte de correos.

72 Papeles mostrados por el conde y la condesa de Monterrico, Madrid, 1738, AGI, Lima, 485.

73 Carvajal y Vargas y Riambau, 1737, f. 17r, punto 82.

74 Heredia Herrera, 1975, 163-170.

75 Carta de Miguel de Villanueva, Madrid, 1733, AGI, Indiferente General, 446A, l. 42, f. 203r-v.

76 Documentos tocantes al Navío, Sevilla, 1707, AGI, Consulados, 813.

La participación de los consulados en la organización de los Navíos Avisos no fue asumida como un motivo suficiente para pedir la exención de los portes terrestres en Perú. Después de casi dos años de pleito, en 1736 el juez Juan de Riambau falló a favor de los Correos Mayores. Desde el punto de vista legal, la justicia tuvo que recordarle al Consulado de Lima que el cargo de Correo Mayor de Perú involucraba un beneficio económico jurídicamente activo y otorgado dos siglos atrás de manera «perpetua». No obstante, el juez pidió a los Correos Mayores aumentar la presencia de mensajeros y tenientes de Correo Mayor en las costas a las cuales llegaba el correo peruano. A cambio, los consulados podían seguir teniendo ciertas exenciones para la movilización de correspondencia indiana que circulara a Castilla. Se trató, en definitiva, de una resolución estrictamente ceñida a la ley que no asignó los privilegios de ninguna de las partes, pero tampoco los redujo. En definitiva, la decisión tomada por la justicia castellana amparó la continuidad del modelo mixto entre las administraciones de correos y las concesiones de correos.

El veredicto que resultó de las pretensiones del consulado analizadas nos permite concluir al menos tres cosas que apoyan nuestro argumento central. Por una parte, que algunos sectores vinculados al comercio indiano tenían el interés de controlar directamente la distribución de sus correspondencias para evitar emplear los servicios de los Correos Mayores. En segunda instancia, también puede argumentarse que los Correos Mayores americanos no se mantuvieron pasivos frente a ciertas acciones tendientes a reducir sus privilegios. Por el contrario, estos sabían que legalmente las concesiones estaban vigentes y que era necesaria una derogación derivada de un proceso jurídico sólido. Finalmente, el veredicto emitido por las autoridades imperiales prueba que la corona estuvo inclinada a mantener las concesiones a pesar de los cuestionamientos y las críticas que provocaba dicho sistema.

Derogar privilegios en época de guerra

Las guerras también provocaron que los ritmos de circulación postal ultramarina variaran. Sin embargo, el escenario bélico no necesariamente implicó incomunicación. Por el contrario, las guerras podían funcionar como catalizadoras para la producción de información. En época de guerra, los productores de correos se enfrentaron al desafío de buscar rutas alternas, mecanismos extraoficiales o pagar más caro por los servicios de transporte. Incluso, las reflexiones sobre la guerra pudieron estimular ciertos circuitos de intercambio postal a nivel terrestre. Así lo percibieron en 1741 el virrey, el Comisario de Cruzada de Quito y varios oficiales de la Real Hacienda de Cartagena de Indias. Dichos sectores vieron necesario remitir «más mensajeros» para explicar los efectos comunicativos y fiscales de la guerra.⁷⁷

En particular la Guerra del Asiento (1739-1748) incidió sobre el transporte de correos. Durante los años de confrontación entre España y Gran Bretaña, los Navíos de Aviso estuvieron en riesgo de ser atacados y de no poder ser financiados. Por su naturaleza, dichas embarcaciones circulaban ligeras, poco pertrechadas y con una tripulación que extrañamente sobrepasaba las veinticinco personas.⁷⁸ Su gran ventaja era la celeridad con la que podían navegar. Fragatas, bergantines y paquebotes de treinta a cuarenta toneladas de porte eran los tipos de nave preferidos para tal función.

Sin embargo, la escalada del conflicto provocó que los viajes de los Avisos tuvieran que escoger estratégicamente el momento y la ruta para navegar. Idealmente la corona intentó dar licencia a cuatro Navíos de Aviso anuales, planeando el viaje y tornaviaje. En los momentos de más ataques, la corona tuvo que ser más flexible con los itinerarios y los protocolos de circulación. Así ocurrió con los barcos enviados al Nuevo Reino de Granada, a los cuales se les autorizó su llegada a Santa

77 Don Antonio Pérez de Ubilluz, Quito-Cartagena de Indias-Santafé de Bogotá, 1741, AGNC, Sección Colonia, Miscenále, SC.39, 139, doc. 53, ff. 943r-951v.

78 Pliegos y reglamentos, Sevilla, 1737, AGI, Contratación, 2919, n. 1, r. 2.

Marta y no a Cartagena de Indias donde idealmente debían desembarcar.⁷⁹ Sin incompatibilidades legales, la imposibilidad de remitir Navíos de Aviso obligó a recurrir a las embarcaciones militares y comerciales para transportar el correo. Estas, dependiendo del caso, también podían transportar duplicados o triplicados de la correspondencia que circulaba en los Navíos de Aviso.

A pesar de la guerra, existió voluntad política de continuar enviando embarcaciones especializadas en el transporte de correspondencia. La diferencia radicó en que, la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias tuvieron que (re)involucrarse de manera más directa en la gestión de los Navíos de Aviso. Los impuestos de Avería, el impuesto del «uno por ciento», además de los recaudos generales de la Real Hacienda, proveyeron recursos para pertrechar mejor las naves, incluir soldados en la tripulación y pagar más por el alquiler de los barcos para hacer más atractivo el viaje.⁸⁰ Justo el año que inició de la guerra, fueron remitidos solo dos Navíos de Aviso. Sin embargo, en 1740 y 1743 este número se elevó a seis Navíos de Aviso. En promedio, durante el periodo de confrontación el promedio de remisiones se mantuvo en 4.5 embarcaciones por año, lo que muestra un incremento de los tiempos ideales esperados por las autoridades castellanas.⁸¹

Durante el periodo de 1739 y 1743, al inicio de la Guerra del Asiento tampoco hubo un exagerado incremento de los gastos, pero si se registró el apresamiento de dos embarcaciones a manos de los ingleses. Justamente, en 1741 quedó registro de la pérdida de la embarcación de correos Nuestra Señora del Consuelo. Para enfrentar la situación, dos meses después el Consulado envió otro barco de nombre Nuestra Señora del Carmen, con diversos duplicados de la correspondencia incautada. Como estrategia adicional fue aceptado que el barco sustituto se detuviera en Caracas y no en Cartagena de Indias, como era lo habitual. Caracas era concebido como un punto más seguro para el desembarco del correo, pues las tropas del célebre almirante Vernon se encontraban en Cartagena. Su gasto en la detención fue de apenas cuarenta pesos, por lo que es muy probable que haya tenido una escala muy corta antes de volver a Cádiz.⁸² En sus depósitos iban cartas relativas a la guerra y muy probablemente, copias de la documentación perdida en la embarcación previamente apresada.

Hacia finales de la década de 1740, la corona probó aproximarse a los procesos de gestión del correo en algunos lugares de América. El célebre ministro de estado José de Carvajal y Lancaster, reimpulsó la idea de inspeccionar los centros de distribución del correo dentro y «fuera del reino». Para ello delegó a Pedro Simó como «administrador general de correos». ⁸³ En este momento, la estrategia del gobierno de Fernando VI fue solicitar información en lugares donde los Correos Mayores americanos no tenían jurisdicción. Lo anterior tenía la ventaja de no requerir largos procesos de negociación o una onerosa indemnización. El Virreinato de la Nueva Granada, el cual tenía una valorable actividad económica producto de los ciclos del oro, tenía conexión al mar y era una posesión «relativamente» pacificada, figuró como un buen laboratorio para probar progresivas intervenciones sobre el correo.

Más rápido que en Nueva España, Guatemala o Perú, en Nueva Granada fueron realizados diferentes ejercicios para definir las rutas de distribución postal a nivel terrestre. La principal innovación estuvo construir itinerarios específicamente de correos. Estos podían ser utilizados para definir las tarifas, los tiempos y las escalas de transporte, que eran tres de los pilares fundamentales para iniciar la estatización del correo. ⁸⁴ En Nueva Granada, y ante la ausencia de Correos Mayores, los dedicados a gestionar la labor de los mensajeros fueron varios oficiales del rey. ⁸⁵ El virrey José

79 «Que los avisos que se le mandan vayan por Santa Marta», Cartagena de Indias, 1739, AGI, Santa Fe, 1021, carta 9, ff. 49r-50v.

80 Parte de los expedientes del «uno por ciento» y las cuentas de los «Avisos» solo son consultables bajo permiso especial del AGI por haber sido recuperados de un incendio. Por ejemplo: Cuentas de los avisos, varias ciudades, 1744-1749, AGI, Contaduría, 630. En cuanto al impuesto del «uno por ciento», puede consultarse Díaz Blanco, 2012, 136.

81 Navíos de Aviso, Cádiz-Madrid, 1743, AGI, Consulados, 816.

82 Cuentas Avisos, Madrid-Cádiz, 1720-1761, AGI, Consulados, 816.

83 Dirección General de Correos y Telégrafos, 1879, III (1729-1760): 163-68.

84 Instrucciones y órdenes sobre conducción, Santafé de Bogotá-Quito, 1750, AGNC, Colonia, Correos Cundinamarca, SC.18, 2, doc. 2, ff. 131r-167v.

85 González Martínez, 2017a.

Alfonso Pizarro (1749-1753) fue un gran aliado y promotor de la corona en dicho proceso. En el periodo de su mandato fueron aprobados cuatro proyectos para crear «carreras de correos» desde Santafé de Bogotá a los principales nodos de producción de comunicación del Nuevo Reino de Granada. Sin embargo, el proceso de instalación de las administraciones no fue inmediato y solo pudo formalizarse entre 1762 y 1768. Al margen de ello, hacia 1750 Nueva Granada pasó a ser el primer virreinato formalmente intervenido para implementar algunas de las medidas vinculadas a la formación de las administraciones de correos. En Nueva España y Perú, el mismo proceso tomaría casi dos décadas más.

Dentro de las concesiones de correos, legalmente la menos compleja de derogar era la de Nueva España. En Nueva España las concesiones tenían condición vitalicia y debían renegociarse al fallecimiento del beneficiario. Hacia 1745, Pedro Jiménez de los Cobos la compró en subasta por la significativa suma de 54.000 pesos de a ocho. Con las sucesivas confirmaciones de tales ventas, la corona continuaba dándole vida a las concesiones de Correo Mayor en Nueva España. En efecto, durante el siglo XVIII hubo cuatro ventas del cargo. En este lapso, el cargo estuvo en manos de diferentes integrantes de la familia Jiménez de los Cobos. Desde su primera venta en 1604 hasta 1745, el cargo disminuyó su valor en 4.000 pesos⁸⁶. La ligera variación se daba porque los Correos Mayores de Nueva España recurrían a la figura de la «renunciación». Cuando era usada la renunciación, afloraban tres ventajas:

1. No era necesario que el beneficiario falleciera para subastar el cargo;
2. podía reducirse el costo del avalúo (pues lo tasaba el último propietario) y
3. el nuevo beneficiario solo pagaba la tercera parte del avalúo más el impuesto de media anata.

Curiosamente, en 1760, la última vez que fue vendido el cargo de Correo Mayor de Nueva España su avalúo fue el más oneroso: 61.770 pesos.

Como he mencionado, en Perú la concesión de correos atravesaba una situación distinta. Allí el cargo de Correo Mayor continuaba siendo «perpetuo» y respondía a un modelo de asignación diferente al de Nueva España. Los herederos de Lorenzo Galíndez de Carvajal habían heredado el cargo entre ellos sin que fuese necesario rematarlo o enviarlo a subasta. Hasta 1750, no había sido efectuado un avalúo general para conocer el margen de ganancia de la concesión. Sin embargo, posteriormente los Carvajal declararon que hacia 1752 sus ingresos (brutos) por el cargo de correo era de 53.737 pesos.⁸⁷ Lo anterior demuestra que los servicios postales proveídos por los Correos Mayores eran aparentemente lucrativos.

Tampoco era abiertamente conocida la cantidad por la cual los Correos Mayores de Perú tenían alquiladas sus lugartenencias en todo el virreinato. En realidad, tales datos eran parte de la contabilidad interna que llevaban los propietarios de las concesiones. Por datos suministrados dos décadas después, sabemos que existían cerca de cincuenta tenencias de correos, que podían producir entre 8.000 y 9.000 pesos anuales⁸⁸. La estructura de tenencias fue una forma de cobertura que permitió distribuir información en espacios rurales y urbanos en el vasto mundo andino peruano. El desmonte definitivo hecho hacia 1768 también incluyó la liquidación de tales tenencias de correos que podían ser alquiladas por años. Sin embargo, ese proceso de extinción definitiva estaba apenas por iniciarse.

A modo de conclusión

Hacia la década de 1750 tuvo lugar un proceso de intervención más frontal de la corona sobre los circuitos postales americanos de tierra y mar. Se trató de una coyuntura que permitió recabar

⁸⁶ Expedientes, México-Madrid, 1620-1766, AGI, Correos, 141C, r. 1.

⁸⁷ Cuentas Correo Mayor, Lima-Madrid, 1752-1766, 1768, AGI, Correos, 120B.

⁸⁸ Memorial del conde de Castillejo, Lima-Madrid, 1768, AGI, Correos, 102A.

información inédita, conocer de mejor manera los agentes de distribución y aplicar parcialmente algunos instrumentos que acompañarían después el funcionamiento de las administraciones de correos. La transformación buscaba la estatalización del correo y una renovación de las pautas de movilización postal. Al igual que sucedió en otros lugares de Europa, el estado castellano tenía el interés de efectuar directamente la distribución de cualquier tipo de correo. Dentro de esta lógica puede decirse que, escenarios como el del virreinato de Nueva Granada, sirvieron de laboratorio para crear una gran empresa pública de correos. Al interior de los diferentes reinos indianos, las vías extraoficiales para movilizar el correo siguieron siendo el principal mecanismo de sobrellevar las limitaciones del modelo oficial respaldado por los Correos Mayores.

He intentado abordar la coexistencia de las concesiones y las administraciones de forma multifactorial. Por una parte, no todas las concesiones de correos habían sido entregadas en los mismos términos, por lo que debían ser derogadas de manera diferenciada. Ello suponía indemnizaciones y negociaciones con élites criollas que tenían un enorme poder en varios planos. Asimismo, la instalación de decenas de administraciones de correos en América representaba una inversión que el gobierno solo estuvo dispuesto a realizar a finales del siglo XVIII. La evidencia tampoco permite sostener que, las autoridades indianas y castellanas, estaban convencidas de que las administraciones de correos solucionarían las insatisfacciones generadas por el aparato de correos heredado de los Habsburgo.

A nivel historiográfico, esta reflexión ha intentado mostrar que las reformas de carácter imperial experimentaron procesos de transitoriedad y aplicación sectorizada. En realidad, los trabajos disponibles han tenido una mirada demasiado monográfica de las transformaciones postales del siglo XVIII. A pesar de sus valiosas contribuciones, dicha literatura ha hecho conexiones bastante superficiales entre el funcionamiento del correo en Castilla y en América. Por ello, y a través de archivos situados en varios países, este trabajo ha intentado vincular distintos núcleos americanos y el caso peninsular. Asimismo, debe decirse que la aparente «espectacularidad» de la reforma postal formalizada después de 1760 ha ocultado el proceso gestacional que ocurrió detrás de esta. En general, ha imperado la preconcepción de que los Borbones implementaron una reforma radical sin una distinción en sus ritmos. Sin embargo, el problema es más complejo, y no debiera excluir las experiencias previas e intermedias que ha tenido en cuenta este trabajo.

Declaración de conflicto de intereses

El autor de este artículo declara no tener conflictos de intereses financieros, profesionales o personales que pudieran haber influido de manera inapropiada en este trabajo.

Fuentes de financiación

Trabajo realizado en el marco de dos proyectos:

1. «Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World» financiado por The European Union's Horizon 2020 Research and Innovation Programme Under the Marie Skłodowska Curie Grant Agreement N.º 823846, dirigido por Consuelo Naranjo Orovio, Instituto de Historia, CSIC.

2. «De concesiones a administraciones: el aparato de correos en México, Lima y Bogotá (1620-1768)». Proyecto No. 4.672, financiado por la Fundación para la Promoción de la Investigación y la Tecnología del Banco de la República de Colombia.

Declaración de contribución de autoría

Nelson Fernando González Martínez: Conceptualización, Análisis formal, Investigación, Metodología, Obtención de fondos, Administración de proyecto, Redacción – borrador original, Redacción – revisión y edición.

Referencias bibliográficas

- Alcázar Molina, Cayetano, *Historia del correo en América: (notas y documentos para su estudio)*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1920.
- Araneda Riquelme, José, *Un gobierno de papel. El correo y sus rutas de comunicación en tiempos de la reforma imperial en Chile (1764-1796)*, Santiago, Biblioteca Nacional de Chile, 2020.
- Ben Yessef Garfía, Yasmina Rocío, «Entre el servicio a la Corona y el interés familiar. Los Serra en el desempeño del Oficio del Correo Mayor de Milán (1604-1692)», en Herrero Sánchez, Manuel; Ben Yessef Garfía, Yasmina Rocío; Bitossi, Carlo y Puncuh, Dino (eds.), *Génova y la Monarquía Hispánica*, LI (CXXV), fasc. I, Génova, Società Ligure di Storia Patria, 2011, 303-330.
- Bose, Walter Björn Ludovico, *Historia del correo de España e Hispanoamérica. 1500-1820*, Buenos Aires, Biblioteca Afra, 1951.
- Brendecke, Arndt, *Imperio e información: funciones del saber en el dominio colonial español*, Madrid/Frankfurt, Iberoamericana/Vervuert, 2012.
- Bretagnolle, Anne, y Verdier, Nicolas, «Expanding the Network of Postal Routes in France (1708-1833)», en Le Roux, Muriel; Richez, Sébastien y Merger, Michèle (eds.), *Post Offices of Europe: 18th-21st Century: A Comparative History*, Bruselas/Berna/Berlín, Peter Lang, 2014, 183-202.
- Bustos Rodríguez, Manuel, *Cádiz en el sistema atlántico: la ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cádiz/Madrid, Universidad de Cádiz/Sílex, 2005.
- Carvajal y Vargas, Catalina de, y Riambau, Juan, *Por Doña Cathalina de Carvajal y Vargas como poseedora de el Oficio de Correo Mayor de las Indias...*, Madrid, 1737. Disponible en: <http://digibuo.uniovi.es/dspace/handle/10651/16077> [Consultado: 20/07/2023].
- Dedieu, Jean-Pierre, «La Nueva Planta en su contexto», *Manuscripts*, 18, Barcelona, 2000, 113-39. <https://raco.cat/index.php/Manuscripts/article/view/23385> [Consultado: 20/07/2023].
- Díaz Blanco, José Manuel, *Así trocaste tu gloria: guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2012.
- Dirección General de Correos y Telégrafos, *Anales de las Ordenanzas de Correos de España*, Vol. I (1601-1728), Madrid, Imprenta Central, 1879.
- Dirección General de Correos y Telégrafos, *Anales de las Ordenanzas de Correos de España*, Vol. III (1729-1760), Madrid, Imprenta Central, 1879.
- Dubet, Anne, *La Hacienda Real de la Nueva Planta (1713-1726), entre fraude y buen gobierno: el caso Verdes Montenegro*, Madrid, Fondo de Cultura Económica de España, 2015.
- Eissa-Barroso, Francisco, *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, Brill, 2017.
- 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, 2018.
- Garay Unibaso, Francisco, *Correos marítimos españoles: Correos marítimos españoles a la América Española (Yndias Occidentales) de 1514 a 1827*, Vol. I, Bilbao, Mensajero Ediciones, S.A., 1988.
- García-Baquero González, Antonio, *Cádiz y el Atlántico: 1717-1778*, Vol. I, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1976.
- Gaudin, Guillaume, *Penser et gouverner le Nouveau Monde au XVII^e siècle: l'empire de papier de Juan Díez de la Calle, commis du Conseil des Indes*, París, Harmattan, 2013.
- Giuliani, Alessandra P, «Datos y reflexiones sobre la Junta de Incorporación (1706-1717)», *Anuario de historia del derecho español*, 67, Madrid, 1997, 1029-1038.
- González Martínez, Nelson Fernando, «“Allí donde no hubiere Correos Mayores”: La circulación de correspondencia en el Nuevo Reino de Granada (1680-1764)», en González Martínez, Nelson Fernando; Uribe, Ricardo; Bonnett Vélez, Diana (eds.), *Comunicación, objetos y mercancías en el Nuevo Reino de Granada. Estudios de producción y circulación*, Bogotá, Ediciones Uniandes, 2017a, 13-58.

- González Martínez, Nelson Fernando, «De la “confianza” a las sospechas de corrupción: las concesiones de Correo Mayor en el mundo Hispanoamericano (1501-1720)», en Gil Martínez, Francisco y Villarreal Brasca, Amorina (eds.), *Estudios sobre la corrupción en España y América (siglos XVI-XVIII)*, Almería, Editorial Universidad de Almería, 2017b, 229-252.
- González Martínez, Nelson Fernando, «Communicating an Empire and Its Many Worlds: Spanish American Mail, Logistics, and Postal Agents, 1492-1620», *Hispanic American Historical Review*, 101:4, Durham, 2021, 567-596. <https://doi.org/10.1215/00182168-9366571>.
- González Martínez, Nelson Fernando, «Los Navíos de Aviso y la comunicación transcontinental: el transporte de correos marítimos en el mundo hispanoamericano (1561-1660)», en Padrón Reyes, Lilyam y Pajuelo Moreno, Vicente (eds.), *Dominar los océanos: ciencia y navegación en los siglos XVI-XVIII*, Madrid, Sílex, 2023, 99-123.
- González Martínez, Nelson Fernando, «Mail Concessions for a Global Empire: Correos Mayores in the Spanish Empire in America (1514-1620)», *Fronteras de La Historia*, 27:2, Bogotá, 2022, 283-304.
- Hemmeon, Joseph Clarence, *The History of the British Post Office*, Cambridge, Harvard University Press, 1912.
- Heredia Herrera, Antonia, *Asiento con el Consulado de Cádiz, en 1720 para el despacho de avisos*, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, 1975.
- Herrero Sánchez, Manuel, «Republican Monarchies, Patrimonial Republics: The Catholic Monarchy and the Mercantile Republics of Genoa and the United Provinces», en Cardim, Pedro; Herzog, Tamar; Ruiz Ibáñez, José Javier; Sabatini, Gaetano (eds.), *Polycentric Monarchies How Did Early Modern Spain and Portugal Achieve and Maintain a Global Hegemony?*, Brighton, Sussex Academic Press, 2012, 181-96.
- Linnarsson, Magnus, «Postal Service on a Lease Contract: the privatization and outsourcing of the Swedish postal service, 1662-1668», *Scandinavian Journal of History*, 37:3, Estocolmo, 2012, 296-316. <https://doi.org/10.1080/03468755.2012.680811>.
- Masters, Adrian, *We, the King: Creating Royal Legislation in the Sixteenth-Century Spanish New World*, Cambridge, Cambridge University Press, 2023.
- Midura, Rachel, «Itinerating Europe: Early Modern Spatial Networks in Printed Itineraries, 1545-1700», *Journal of Social History*, 54:4, Bloomington, 2021, 1023-63. <https://doi.org/10.1093/jsh/shab011>.
- Midura, Rachel, «‘They Hide from Me, Like the Devil from the Cross’: Transalpine Postal Routes as Intelligence Work, 1555-1645», *History*, 108, Londres, 381, 2023, 303-27. <https://doi.org/10.1111/1468-229X.13362>.
- Montañez Matilla, María, *El Correo en la España de los Austrias*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1953.
- Mora Martín, Remedios, «La Junta de Incorporación: instrumento de la Nueva Planta», *e-SLegal History Review*, 3, Madrid, 2006, 4.
- Moreno Cabanillas, Rocío, *Comunicación e imperio: proyectos y reformas del correo en Cartagena de Indias (1707-1777)*, Madrid, Sílex, 2022.
- Ortega Jiménez, Julio, «Privilegios y exenciones de los derechos dependientes de las postas y correos de España hasta el reglamento general de 1720», *Historia. Instituciones. Documentos*, 10, Sevilla, 1983, 279-295. <https://doi.org/10.12795/hid.1983.i10.05>.
- Parker, Geoffrey, *La gran estrategia de Felipe II*, Madrid, Alianza Editorial, 1998.
- Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1982.
- Pieper, Renate, «Communication Networks of the Habsburg Empire (1493-1598)», en Denzel, Markus A. (ed.), *From commercial communication to commercial integration: Middle Ages to 19th century*, Stuttgart, Franz Steiner, 2004, 21-35.
- Ricketts, Mónica, *Who Should Rule?: Men of Arms, the Republic of Letters, and the Fall of the Spanish Empire*, Oxford, Oxford University Press, 2017.
- Rodríguez Campomanes, Pedro, *Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del Reyno*, Madrid, Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1761.
- Sellers-García, Sylvia, *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*, Stanford, Stanford University Press, 2013.
- Simonson, Örjan, «Information costs and commercial integration. The impact of the 1692 Swedish postage tariff», *Scandinavian Economic History Review*, 61:1, Lund, 2013, 60. <https://doi.org/10.1080/03585522.2012.745820>.

- Sitjà Prats, Jesús, *El correo colonial en el virreinato del Perú*, Madrid, Comisión de Publicaciones de la Real Academia Hispánica de Filatelia, 2013.
- Stangl, Werner. «All Roads Lead to Mexico? The Postal Network of Late Colonial New Spain as an Integrated Communication Space», en Hyden-Hanscho, Veronika y Stangl, Werner (eds.), *Formative Modernities in the Early Modern Atlantic and Beyond: Identities, Politics and Glocal Economies*, Singapur, Springer Nature, 2023, 197-223.
- Vaillé, Eugène, *Histoire générale des postes françaises: La ferme générale et le groupe Pajot-Rouillé (1691-1738)*, vol. V, París, Presses universitaires de France, 1951.
- Vallejo García-Hevia, José María, «El Correo Mayor de las Indias (1514-1768)», en Barrios, Feliciano (ed.), *Derecho y administración pública en las Indias hispánicas: actas del XII Congreso Internacional de Historia del Derecho Indiano (Toledo, 19 a 21 de octubre de 1998)*, 2002, 1785-1810.
- Weststeijn, Arthur, «Empire in Fragments: Transatlantic News and Print Media in the Iberian World, ca. 1600-40», *Renaissance Quarterly*, 74, 2, Chicago, 2021, 528-570. <https://doi.org/10.1017/rqx.2021.5>.