



“Conducción del correo en el interior de Colombia”. Tomado de: Ramón Torres Méndez, *Costumbres Neogranadinas* (Bogotá: Ediciones Sol y Luna, 1973), cuadro n.º 46.

# Amenazas a la fidelidad, seguridad y confianza Real: el servicio de correo interno en el Nuevo Reino de Granada tras las reformas de Pando, 1764-1810

Threats to the Royal Fidelity, Safety, and Trust: The Internal Mail Service in the New Kingdom of Granada after the Pando Reforms, 1764-1810

Ameaças à fidelidade, segurança e confiança real: o e-mail interno do Novo Reino de Granada depois das reformas de Pando, 1764-1810

**Roger Pita Pico**

Academia Colombiana de Historia  
(Bogotá, Colombia)  
rogpita@hotmail.com

doi: 10.11144/Javeriana.mys20-40.afsc

## Resumen

Con el impulso de la dinastía borbónica, España intentó fortalecer el aparato estatal y ampliar el ámbito de sus funciones en sus dominios americanos. Resultado de esto fue la decisión de la Corona de asumir el manejo y control del sistema de correos, lo cual trajo mejoras sustanciales en la ampliación de las rutas y en la disminución del tiempo de recorrido, pero seguían evidenciándose algunas fallas e inconvenientes. El presente trabajo intenta examinar los obstáculos que impidieron el buen funcionamiento de la renta de correos en el marco de las reformas implementadas a mediados del siglo XVIII por el comisionado Joseph Antonio de Pando: fraudes, demoras, violaciones, interceptaciones y pérdida de cartas y encomiendas. Estos obstáculos significaron un motivo de desprestigio para el ramo y fueron un signo más del debilitamiento y crisis del régimen político-administrativo colonial.

## Palabras clave

correo; servicio postal; encomiendas; Nuevo Reino de Granada; siglos XVIII y XIX

## Abstract

Driven by the Bourbon Dynasty, Spain tried to strengthen the state apparatus and widen the scope of its functions in its American domains. One of the results this had was the decision of the Crown to assume the management and control of the mail system, which brought substantial improvements in the expansion of the routes and reduction of the travel time, but some flaws and issues were still evident. This work attempts to examine the obstacles that hindered the proper operation of the postal service in the framework of the reforms implemented halfway the 18<sup>th</sup> century by Commissioner Joseph Antonio de Pando, namely: fraud, delays, violations; interceptions; and loss of letters and parcels. These obstacles led to a loss of prestige for the sector, and were an additional sign of the weakening and crisis of the colonial politic – administrative regime.

## Keywords

post; postal service; parcels; New Kingdom of Granada; 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> centuries

## Resumo

Sob o impulso da dinastía Bourbon, Espanha tentou reforçar o aparelho estatal e expandir seus papéis em seus domínios americanos. O resultado foi a decisão da Coroa para assumir a gestão e controlo do sistema postal, o que trouxe melhorias substanciais na expansão de rotas e reduzir o tempo de viagem, mas ainda evidenciado algumas falhas e desvantagens. Este artigo procura analisar os obstáculos que impediam o funcionamento do sistema postal como parte das reformas implementadas em meados do século XVIII pelo comissário José Antonio de Pando: fraude, atrasos, estupro, interceptações e perderam mail e encomendas postais. Estes obstáculos afectam o prestígio do sector postal e foram mais um sinal do enfraquecimento do sistema político-administrativo colonial.

## Palavras-chave

serviço postal; ordens de pagamento; Novo Reino de Granada; séculos XVIII e XIX



## Introducción

En medio de inmensas dificultades, desde los inicios de la Conquista española, el correo fue una herramienta fundamental para la Corona en torno a mantener las comunicaciones y el buen gobierno con sus colonias de ultramar<sup>1</sup>. El sistema de correos en el imperio español comprendió dos grandes etapas: los Correos Mayores y el manejo directo del ramo por parte de la Corona. El primero de ellos comenzó en el siglo XVI y consistió en el otorgamiento de privilegios a agentes particulares para que ejercieran el monopolio del correo, quienes a su vez se comprometían a prestar el servicio con eficacia y seguridad<sup>2</sup>.

En el Nuevo Reino de Granada, a diferencia de lo ocurrido en Nueva España y Perú, nunca existió directamente un cargo de Correo Mayor y, si bien se otorgaron algunas concesiones menores o indirectas, fueron los gobernadores y autoridades locales los que en la práctica se encargaron de despachar y recibir la correspondencia oficial<sup>3</sup>. A nivel privado, eventualmente se recurría a chasquis, arrieros, comerciantes y viajeros ocasionales.

Con la llegada al poder de la dinastía borbónica a comienzos del siglo XVIII, quedó claro el interés de fortalecer el Estado y ampliar el ámbito de sus funciones tanto en España como en sus dominios americanos ante la amenaza de la guerra con Inglaterra<sup>4</sup>. En lo económico, las reformas iban dirigidas a una centralización de las rentas, un régimen proteccionista de las industrias nacionales y un repartimiento equitativo de las cargas fiscales<sup>5</sup>. Con estos propósitos, la Coro-

na emprendió acciones con miras a extinguir los derechos de concesiones a los agentes privados y se avanzó hacia un mayor intervencionismo estatal en el manejo de los correos, lo cual se vio materializado a través de un reglamento promulgado en 1720, dirigido a transformar el ramo y a llenar los vacíos normativos existentes.

Un resultado tangible del afán de los borbones por fortalecer la administración colonial fue la decisión de crear el virreinato del Nuevo Reino de Granada. Por mandato del virrey Jorge de Villalonga, en 1719 se dan los primeros intentos por organizar el sistema de correos bajo la administración de la Real Hacienda estableciendo algunas directrices en el itinerario entre las ciudades de Santa Fe y Quito<sup>6</sup>. Fueron reducidos los alcances de estas primeras medidas que se vieron afectadas por la abolición temporal del virreinato. Solo tres décadas después, el virrey José Alfonso Pizarro, mediante ordenanza del 10 de junio de 1750, imprimió un nuevo impulso a los esfuerzos reformistas. Esta vez fueron establecidas las tarifas, la periodicidad de los chasquis y las rutas entre Santa Fe, Quito, Popayán, Cartagena, Mompós, Honda y Maracaibo<sup>7</sup>.

En los años siguientes, los borbones aceleraron la reorganización del sistema de correos bajo el monopolio Real, teniendo como propósito estrechar las comunicaciones en asuntos comerciales, gubernamentales y de índole privado<sup>8</sup>. Así, entonces, en el reinado de Carlos III se promulgó hacia 1764 el *Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales*, mediante el cual se amplió la red de administraciones<sup>9</sup>.

Por estos años, el marqués de Grimaldi, superintendente general de los servicios postales, comisionó a don Josef Antonio de Pando para que se

1 Jorge Cote, «El correo imperial», en *El Correo en Colombia*, tomo I (Bogotá: Semana-MinTic, [s. f.]), 14.

2 Véase: Walter Bose, «Orígenes del correo terrestre en México. Los Correos Mayores (1579-1765)», *Revista Historia de América*, n.º 23 (1947).

3 Nelson Fernando González Martínez, «Tres espacios jurídicos, tres formas de administrar la comunicación en América: el correo y la información manuscrita en el siglo XVIII», Ponencia presentada en el Simposio *La formación de espacios jurídicos iberoamericanos* (s. XVI-XIX). *Actores, artefactos e ideas* (AHILA, 2014), 8.

4 Marco Palacios y Frank Safford, *Colombia país fragmentado, sociedad dividida. Su historia* (Bogotá: Grupo Editorial Norma, 2002), 147. Para un análisis más profundo de estas políticas véase: John Lynch, «El Reformismo Borbónico en Hispanoamérica», en *El Reformismo Borbónico: una visión interdisciplinaria* (Madrid: Alianza Editorial, 1996).

5 Margarita González, «La política económica virreinal en el Nuevo Reino de Granada, 1780-1810», *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, n.º 11 (1983): 131-132.

6 Sergio Elías Ortiz, «Nuevo Reino de Granada», en *Historia Extensa de Colombia*, vol. IV, tomo 1 (Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1967); Archivo Central del Cauca (acc), Colonia, Civil I-9 Gobierno, signatura 2951, ff. 36r-37r.

7 Archivo General de la Nación (AGN), *Sección Colonia, Fondo Correos de Cundinamarca*, tomo 2, ff. 130r-207v.

8 Carlos Valenzuela Acosta, «Servicio de correos en el Nuevo Reino de Granada 1717-1769», en *Trayectoria de las Comunicaciones en Colombia*, tomo I (Bogotá: Ministerio de Comunicaciones, 2009), 163.

9 AGN, *Sección Colonia, Fondo Miscelánea*, tomo 127, ff. 586r-597v. Sobre el funcionamiento del correo marítimo en el siglo XVIII y su declive a principios del siglo XIX, véase: José Manuel López Bernal, *El correo marítimo colonial (1764-1824). Rutas y tarifas postales* (Madrid: Real Academia Hispánica de Filatelia, 2011).

encargara de la reestructuración de este ramo en Nueva España, Nuevo Reino de Granada y Perú. Entre 1769 y 1772, Pando cumplió su misión en territorio neogranadino a partir de un diagnóstico previo y tratando en lo posible de ceñirse a las reglas que regían en España. El resultado de esto fue su informe titulado *Itinerario Real de Correos del Nuevo Reino de Granada y Tierra Firme*, el cual fue aprobado en agosto de 1770 por el virrey Pedro Mesía de la Zerda. En este informe se redefinieron rutas, distancias entre estafetas, tiempos de recorrido, tarifas y otros asuntos concernientes al servicio. Así mismo, se reiteró que el ramo de encomiendas<sup>10</sup> pasaba a ser manejado por el gobierno español, aprovechando para ello la infraestructura postal ya existente.

Hacia 1772 el correo era la única renta regida por reglas distintas y con independencia del Tribunal de Cuentas<sup>11</sup>. El nuevo sistema estaba dirigido por la administración principal de correos de Santa Fe y se instalaron otras administraciones en las ciudades de Honda, Cartago, Popayán y Cartagena, además de algunas oficinas menores en Medellín, Tunja, Villa del Rosario de Cúcuta, Pore, Socorro, Santa Marta y Mompós. La reglamentación dictada por Pando se complementó con lo dispuesto en la Real Ordenanza del 8 de junio de 1794.

La renta de correos mereció principal atención del gobierno central, especialmente porque comprometía un servicio estratégico para el sostenimiento del régimen administrativo y político. No era extraño entonces que el virrey mismo interviniera directamente en la solución de problemas en su condición de subdelegado general del ramo<sup>12</sup>.

El manejo de este ramo por parte del Estado colonial español implicó el establecimiento de una estructura burocrática jerarquizada conformada por administradores, contadores, oficiales, amanuenses y conductores<sup>13</sup>. Los administradores de

correos podían paralelamente ocupar otros cargos, como era el caso de don Antonio González de Leiva, quien a finales del siglo XVIII fungía como alcalde ordinario y a la vez responsable de la oficina de correos de la ciudad de Rionegro. Otro caso era el de Antonio Abad del Valle, quien era simultáneamente administrador de las rentas de tabaco y correos en la villa de Medellín. Por su rango, a estos empleados se les permitió el uso de símbolos de poder y posición social. Así, por ejemplo, en 1770 el comisionado Pando nombró a don Juan de Carriazo como administrador interino en la ciudad de Girón, permitiéndosele usar insignia de bastón «para distinguirse de los demás vecinos»<sup>14</sup>.

No hay duda de que el nuevo sistema de correos trajo mejoras sustanciales al disminuir el tiempo de recorrido, pero seguían evidenciándose algunas fallas e inconvenientes. El presente trabajo intenta examinar, con base en fuentes documentales de archivo e informes oficiales, los obstáculos que impidieron el buen funcionamiento del servicio de correo interno en el Nuevo Reino de Granada bajo el manejo oficial en el marco de las reformas implementadas por el comisionado Pando: fraudes, demoras, violaciones, interceptaciones, y pérdida de cartas y encomiendas.

Aunque no se cuentan con estadísticas exactas sobre el número de situaciones irregulares, lo que demuestran los casos encontrados es que significaron un motivo de desprestigio para el ramo, un signo más del debilitamiento del régimen político-administrativo colonial. En no pocas ocasiones se registraron actitudes de resistencia frente al nuevo establecimiento de correos, haciendo caso omiso de las disposiciones reales.

Como mecanismos de control y vigilancia, se nombraron algunos interventores, un abogado defensor y un fiscal de la renta de correos de la Subdelegación General. Los administradores eran los primeros en adelantar las investigaciones y pasaban la sumaria al administrador principal de Santa Fe, quien, a su vez, pedía concepto al fiscal del ramo, después de lo cual se remitía el caso a la justicia

10 Las encomiendas abarcaban el envío de objetos, mercancías, alhajas, dinero y metales preciosos.

11 Germán Colmenares, *Relaciones e Informes de los Gobernantes de la Nueva Granada*, tomo I (Bogotá: Banco Popular, 1989), 236.

12 Colmenares, *Relaciones e Informes*, tomo II, 97.

13 Para el caso de la administración central de Santa Fe se podían contar los siguientes funcionarios: un administrador, un contador-interventor, tres oficiales, un fiscal, un escribano y siete conductores. Mario Arango J.; Augusto Peinado y Juan Santa María, *Comunicaciones y correos en la historia de Colombia y Antioquia* (Santafé de Bogotá: [s.n.], 1996), 62.

14 Dieter Bortfeldt, «El correo marítimo y la organización del correo colonial de 1770 hasta 1820», en *Trayectoria de las Comunicaciones*, tomo I (Bogotá: Ministerio de Comunicaciones, 2009), 181.

ordinaria para que esta instancia aplicara las sanciones y correctivos correspondientes.

En términos historiográficos, aunque algunos recientes estudios se han concentrado en la información escrita en asuntos comerciales y de gobierno, en realidad han sido muy escasos los análisis sobre el proceso de circulación del correo, entre los cuales vale mencionar algunos realizados por sociedades de filatelistas. Investigaciones desarrolladas en México, Venezuela, Guatemala y Chile han tratado temas como las quejas por la falta de regularidad del correo y las dificultades en la repartición de las cartas<sup>15</sup>. Sin embargo, son muy contados los trabajos alusivos al Nuevo Reino de Granada, la mayoría de ellos con información dispersa y fragmentada referidos casi siempre a los temas de la reglamentación, las rutas y algunas anécdotas pero muy poco se han abordado de manera sistemática las falencias en el funcionamiento administrativo, operacional y fiscal del ramo.

### Fraudes y correos clandestinos

En su decreto del 10 de junio de 1750, el virrey José Alfonso Pizarro había aplicado drásticas sanciones para quienes enviaran correspondencia sin autorización oficial: una multa de 100 pesos para los infractores acaudalados y seis meses de trabajo forzoso sin sueldo para los que no pudieren responder por ese monto. Si alguien estaba urgido de enviar carta, debía pagar el porte a la Corona para utilizar el servicio de un particular. Estas fueron las primeras medidas instauradas con el fin de erradicar el servicio de postas particulares y hacer rentable el sistema oficial de correos<sup>16</sup>. En su informe de 1770, el comisionado Pando era consciente de los graves perjuicios que el movimiento fraudulento de correos seguía teniendo en las finanzas Reales<sup>17</sup>. En vista de que en el Nuevo Reino no había prosperado el modelo de

correos mayores, se consolidó entonces una larga tradición de envíos privados, actividad que era el sustento económico para muchas personas de extracción humilde:

Los indios, mestizos y peones de quienes se valen para hacer estas remesas, son por lo común una gente infeliz y pobre que no teniendo qué perder, ni de dónde mantenerse, miran como a una especie de granjería estos viajes que les ofrecen los particulares, y porque el estipendio que se les da es muy limitado para poder mantenerse, conducen al mismo tiempo varias cartas y pliegos de otros individuos, y las entregan a sus dueños por solo la mitad de los portes que deberían satisfacer si las hubiesen presentado en la oficina<sup>18</sup>.

Pando decidió aumentar las sanciones con multas de 200 pesos para los infractores particulares, de lo cual la mitad sería para el denunciador o aprehensor, una cuarta parte a beneficio de la renta y la otra cuarta parte para los gastos de la diligencia. Para estrechar los controles, se pidió la colaboración de los guardas y oficiales reales de las rentas de tabaco y aguardiente con miras a exigir a cualquier sospechoso el pasaporte emitido por la administración de correos. Con las reformas adoptadas, únicamente los particulares estaban habilitados para despachar a los pueblos pequeños que carecieran de estafeta o caja de correo. Los administradores de correos quedaron autorizados para practicar las investigaciones respectivas y había que registrar a los conductores por sí salían o llegaban con alguna correspondencia de carácter privado sin ser sellada, caso en el cual debían atenerse a una multa de ocho reales por cada carta decomisada<sup>19</sup>. Otro de los mecanismos diseñados para combatir el fraude fueron las marcas postales o matasellos que indicaban el origen de las cartas, el valor y el tipo de portes<sup>20</sup>. Para el caso de la provincia de Antioquia se cuentan con cifras concretas que revelan que en 1777 el 28,9% de los ingresos correspondían a la franquicia otorgada a los particulares para que enviaran

15 González Martínez, «Tres espacios jurídicos», 2-3.

16 Cayetano Alcázar, *Historia del Correo en América* (Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1920), 79; Arango J.; Peinado y Santa María, *Comunicaciones y correos*, 33.

17 Según informe realizado por Pando, las administraciones de correos de Portobelo, Panamá, Santa Marta, Mompós, Honda y Santa Fe produjeron entre 1764 y 1770 una utilidad neta de 15.175 reales de plata, mientras que de 1780 a 1782 las utilidades en la administración principal de correos de Santa Fe fueron de 3.917 reales de plata. José Guzmán, «Estudio sobre el desarrollo del

correo en Colombia», *Boletín de Historia y Antigüedades*, n.º 45 (1907): 586-592.

18 Manuel Arango Echeverri, *Recuperando nuestra prefilatelia a la luz de los archivos históricos colombianos*, tomo II (Bogotá: Impresiones la Paz, 2013), 40.

19 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos del Tolima*, tomo 1, f. 598r.

20 Según estudios prefilatélicos, la marca postal más antigua del Nuevo Reino data del año 1771 y su uso extendió hasta la década de 1820. Arango J.; Peinado y Santa María, *Comunicaciones y correos*, 74.

correos por sus propios medios. Este alto porcentaje puede explicarse por el limitado cubrimiento geográfico que tenía el servicio postal en esos momentos<sup>21</sup>.

Años después, el virrey José Solís publicó un bando reiterando que en aquellas ciudades donde hubiese oficina de administración de correos, ninguna persona de cualquier estado, clase o condición podía despachar cartas por sí misma o por chasqui, ya fuese a pie o a caballo sin que fuera registrado en la administración del ramo. A pesar de las intensas pesquisas adelantadas unos meses más tarde por don Juan Díaz de Herrera, administrador general del ramo en Santa Fe, no había sido posible descubrir a los infractores debido a que actuaban con «arbitrio, maña y cautela», ante lo cual se solicitó al virrey Manuel de Guirior para que renovara el bando expedido por su antecesor y, además de todo, acentuara las penas no solo en la capital sino en los demás parajes donde hubiese oficina de correos con tal de que cesaran los perjuicios a esta renta. En respuesta a este clamor, Guirior promulgó un decreto el 2 de septiembre de 1775 en el que se impuso a los transgresores una abultada multa de 500 pesos, y los imposibilitados de pagar esta sanción debían ir a la cárcel por seis meses. Ese mismo día se publicó este bando en la capital no solo en las calles acostumbradas sino también en los barrios «a son de caja y usanza de guerra por voz del pregonero público»<sup>22</sup>.

A Agustín de Angarita se le siguió en 1773 una sumaria por haber despachado chasquis clandestinamente desde la parroquia de Molagavita hasta la ciudad de Santa Fe y a otras partes, defraudando la renta de correos y siendo desleal con el administrador de este ramo. Se le conminó a una multa que, si en tres días no llegaba a saldar, le serían embargados sus bienes. Esto era una medida de escarmiento «[...] pues si no se da una seria providencia, llegará a descaecer la renta de tal suerte que no habrá con qué cubrir el costo de los conductores de valijas, ni con qué socorrer a los empleados en la renta»<sup>23</sup>.

En 1775, don Juan Francisco de Rueda, administrador de correos de la parroquia del Rosario, le aplicó una multa a don Juan Vicencio Plata por haber despachado una carta clandestina desde la villa del Socorro sin ser registrada ni sellada por la administración de correos. En la misiva confiscada, el remitente explicó que había recurrido al chasqui Juan Joseph Alonso para el envío de dicho mensaje particular por hallarse falto de dinero para viajar hasta aquella parroquia donde debía ajustar algunas deudas pendientes. Alonso había sido puesto tras las rejas, pero se fugó haciendo una abertura en la pared de tapia de la cárcel<sup>24</sup>.

Doscientos pesos de multa le fueron impuestos en 1778 a don Ignacio Buenaventura, teniente de gobernador de la ciudad de Ibagué, tras haber despachado furtivamente con el peón Salvador Fernández, y por fuera de la valija, un pliego cerrado sin el sello de la administración del ramo. El conductor de esta ruta, Simón Patiño, lo interceptó antes de llegar a Cartago haciéndole ver el fraude que estaba cometiendo, por lo cual le exigió 5 pesos para no denunciarlo.

Sagazmente el teniente se excusó aduciendo que en Ibagué no se habían publicado las ordenanzas y penas en ellas establecidas para los contraventores. Las autoridades superiores censuraron fuertemente a Patiño por soborno, una indelicadeza mayor siendo él empleado público pues antes que nada debía dar ejemplo de buen comportamiento. El fiscal que examinó el caso acogió el pretexto esgrimido por Buenaventura y, al final, se le libró del pago de la pena pecuniaria. Entre tanto, Patiño y el conductor particular fueron confinados a prisión por varios meses, el primero de ellos por incurrir en el delito de cohecho y el segundo por contubernio<sup>25</sup>.

A Bartolomé Parra se le siguió una causa en 1780 en la ciudad de Santa Fe por llevar correo «sin sello ni marca de haber pasado por alguna administración de correos». El hombre confesó haber sido despachado por don Josef Gabriel de Hoyos desde el ható de San Miguel en jurisdicción de la ciudad de Tocaima. De inmediato, el administrador de correos de Ibagué llamó a

21 Arango J.; Peinado y Santa María, *Comunicaciones y correos*, 50.

22 AGN, *Sección Colonia, Fondo Miscelánea*, tomo 125, f. 699v.

23 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos de Santander*, tomo 1, ff. 483r-518v.

24 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos de Cundinamarca*, tomo 1, ff. 853r-883r.

25 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos del Tolima*, tomo 1, f. 664r.

indagatoria a los destinatarios de las dos cartas remitidas, con el fin de verificar la identidad del remitente. Al final, tanto el conductor como el autor de las cartas recibieron sendas sentencias condenatorias. A Parra se le conminó al pago de 200 pesos, y ocho reales debió cancelar el chasqui, quedando en libertad pues se consideraba que había purgado su delito con el tiempo de prisión a que había sido sometido<sup>26</sup>.

Al mediodía del 16 de abril de 1787 fue apresado en la ciudad de Rionegro, provincia de Antioquia, un joven mulato esclavo llamado Pedro quien traía de la villa de Medellín una correspondencia «envuelta en unos pañuelos» y enviada por su amo, el cura Manuel de Londoño, sin el correspondiente sello postal de la localidad de origen.

El mulato cometió la torpeza de hacer la entrega precisamente en la oficina de correos en donde preguntó por el alcalde don Francisco Moyano a quien venían dirigidas las comunicaciones. Tan pronto se percató de esto, el encargado de la oficina don Joseph Ignacio Callejas procedió a decomisar los pliegos y a persuadir al alcalde Manuel Bernal que se hallaba allí presente para que de inmediato capturara al chasqui particular por el delito de fraude. Al ser requerido en confesión, el esclavo negó tener conocimiento del delito que se le endilgaba por transportar correo sin ser franqueado pues, según adujo, solo cumplía órdenes de su amo. Al revisar el expediente, el oidor y visitador don Juan Antonio Mon y Velarde conminó al cura implicado al pago del importe de los sellos de las cartas según su peso en tanto que el esclavo fue excarcelado por considerarse que no era un chasqui contratado sino un servidor de su amo<sup>27</sup>.

## Apertura y violación de correspondencia

En los casos de apertura y violación de correspondencia se vieron involucrados algunos particulares pero especialmente los funcionarios del ramo por su cercanía y contacto directo con los correos.

En el mismo abuso incurrieron otros empleados reales ávidos por infiltrar información oficial<sup>28</sup>.

Don Pedro de Becaría y Espinosa, gobernador de la provincia de Popayán, ordenó en 1780 adelantar una investigación por el delito de apertura ilegal de algunos pliegos remitidos a él desde la ciudad de Pasto y de otro más enviado por el Rey a través del correo de Guayaquil. Uno de los papeles apareció cerrado nuevamente con lacre<sup>29</sup> en la parte que había sido rasgada. Aunque se levantaron varios testimonios, como el del conductor Francisco Pérez, al final en el proceso no se pudo esclarecer el autor del ilícito. De todas maneras, el gobernador elevó un llamado a la administración de correos de Pasto para que extremara las medidas de seguridad a fin de evitar que se repitiera este tipo de delitos «contra el buen gobierno y la fe pública»<sup>30</sup>.

En enero de 1784 el administrador del partido de Sogamoso don Joseph de Guevara denunció al administrador de la renta de aguardientes don Ignacio Mendoza por haber violado el correo ordinario que iba de la ciudad de Tunja. Mendoza convenció al conductor de ayudarlo a llevar la valija de la correspondencia y aceleró su paso hasta llegar primero a la ciudad de destino en donde revisó todas las cartas oficiales y privadas contenidas en el paquete.

Tras ser indagado por esta irregular conducta, Mendoza confesó que le había pedido el favor a su amanuense y guarda don Lorenzo Núñez para que abriera la correspondencia pensando que estaba dirigida a él en calidad de administrador de aguardientes, pero se percató de que en realidad iba remitida al administrador de correos de Sogamoso. Se demostró que Mendoza había procedido ilegalmente a distribuir una de las cartas al cura de Sogamoso y a ocultar otras tantas. Al momento de devolverlas, se detectó fácilmente que algunas de estas misivas sustraídas habían sido abiertas y luego pegadas con «betún de lacre». El motivo por el cual Mendoza se tomó ese atrevimiento fue porque estaba a la espera de una licencia del virrey

26 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos de Cundinamarca*, tomo 2, f. 233r.

27 AGN, *Sección Colonia, Fondo Negros y esclavos de Antioquia*, tomo 5, ff. 681r-714r.

28 Desde finales del siglo XVI la Corona tomó medidas para contener esta práctica. *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*, tomo I, [edición facsimilar] (Madrid: Gráficas Ultra, 1943), 655-656.

29 Sustancia elaborada de goma laca y trementina, utilizada para sellar las cartas y documentos.

30 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos del Cauca*, tomo 1, ff. 388r-393v.

para realizar juegos de toros, que en ese momento estaban prohibidos, y por ello se precipitó a seguir las huellas del correo, interceptándolo y abriendo los pliegos que allí se transportaban. El culpado, quien había actuado en alianza con otros cómplices, negó en un principio ser el autor de tal ilícito pero fue finalmente encarcelado tras haber insultado y lanzado toda suerte de improperios contra el administrador de correos cuando este le hacía el reclamo correspondiente.

La solución de este incidente no fue tan rápida como se esperaba debido al estado de abandono de los asuntos públicos con motivo de la reciente revuelta de los Comuneros. La administración principal de correos de Santa Fe comisionó al alcalde de Sogamoso para que levantaran los debidos testimonios, pero esta vez Mendoza se negó a declarar y el alcalde no mostraba ningún interés en cumplir la orden por mantener lazos de amistad con el sindicato y con su apoderado. Este fue el dictamen final emitido el 22 de mayo por don Francisco Ortiz, abogado defensor de la renta de correos:

Siendo este delito de los de mayor gravedad en punto de Ordenanza como que se interesa el público y la renta en el sigilo y seguridad de la correspondencia, tanto que en el capítulo veinte de la Ordenanza de julio del año de [mil setecientos] sesenta y dos se prohíbe hasta a los jueces aún cuando sea necesario para averiguar algún delito el que por sí abran las cartas bajo las penas impuestas contra los interceptadores en la de diez y nueve de noviembre de mil setecientos cuarenta<sup>31</sup>.

Se consideró que los meses purgados por Mendoza en la prisión habían surtido suficiente escarmiento, advirtiéndosele a él y a Núñez no volver a tomar la correspondencia, debiéndose atener a castigos más severos.

Un largo litigio se suscitó en la ciudad de Cartago tras las acusaciones formuladas en 1790 por don Manuel Ramírez contra el administrador de correos don Pedro de Zerezo por abrir cartas dirigidas a sus más allegados. Zerezo emprendió acciones con miras a restituir su honor y a demostrar que esas no eran más que calumnias, para lo cual puso al escrutinio público su trayectoria intachable de 16 años de servicio Real<sup>32</sup>.

Al sur de allí, en otro episodio ocurrido al año siguiente, el chasqui Mariano Sánchez llevaba un pliego rotulado desde Popayán a don Manuel Covo Rincón en la población de Barbacoas pero no siguió el camino real sino que buscó un atajo por el camino del Patía pasando por la población de El Castigo. En ese trayecto, Torres entró a la mina del regidor don Francisco Gregorio de Angulo, quien transitaba también por esa misma ruta y allí duró tres días mientras se hicieron algunas reparaciones a la petaca donde venía la correspondencia. Al momento de recibir el pliego, Covo se percató de que estaba «roto por una esquina y sospechoso en la cerradura». El chasqui no pudo explicar cómo fue que entregó este correo abierto a pesar de traerlo bien guardado en una talega de rayadillo<sup>33</sup>, lo cual dio lugar a levantar cargos contra Angulo por interceptación y retención «maliciosa» de correspondencia. Dos años atrás, el teniente de gobernador de Barbacoas don Francisco Antonio Sarasti había denunciado a Angulo por haber substraído una carta a un chasqui en Popayán pero en esa ocasión no se implementó ninguna acción judicial pese a haberse elevado la queja ante el entonces gobernador don Josef Castro y Correa. Para Angulo estos no eran más que señalamientos infundados promovidos por Sarasti para mancillar su nombre y buena conducta<sup>34</sup>.

El administrador de correos de la ciudad de Ibagué don Victorino Rodríguez debió enfrentar cargos en 1805 por apertura ilegal de una correspondencia remitida al corregidor de Mariquita. En conversación con algunos amigos, el mismo Rodríguez confesó conocer el contenido de dicha comunicación, en la cual se trataba sobre el juicio criminal contra un reo de apellido González. Declaró haber abierto el oficio pensando que iba dirigido a su nombre en su calidad de alcalde ordinario pero en realidad este argumento perdía asidero por cuanto su cargo carecía de competencia en asuntos de justicia<sup>35</sup>.

Para finales del siglo XVIII se respiraba en el Nuevo Reino de Granada un ambiente de tensión política a causa de factores externos e internos. El

31 AGN, Sección Colonia, Fondo Correos de Boyacá y Tolima, tomo 1, f. 200r.

32 AGN, Sección Colonia, Fondo Correos del Cauca, tomo 1, ff. 631r-647v.

33 Tela ligera de dril con rayas.

34 AGN, Sección Colonia, Fondo Correos del Cauca, tomo 1, ff. 443-459v.

35 AGN, Sección Colonia, Fondo Correos del Tolima, tomo 2, ff. 173r-179v.

escalamiento en la confrontación que mantenía España con Francia e Inglaterra había alterado el tráfico del correo marítimo. En caso de peligro frente al adversario político, la correspondencia debía ser arrojada al mar si era transportada en embarcación, y si era llevada por tierra, debía ser enterrada<sup>36</sup>.

A nivel interno se registraron también algunas sublevaciones. Se sabe por lo menos que, en la revuelta liderada en 1780 en Perú por el indígena Tupac Amaru, la línea principal de correos que conectaba a Buenos Aires con Lima sufrió varios percances<sup>37</sup>.

En territorio neogranadino la tranquilidad pública resultó trastocada en 1781 a raíz de la revuelta de los comuneros, cuyo epicentro fue la villa del Socorro, expandiéndose luego a otras provincias. Bastante alarmadas se mostraron las autoridades con miras a contener el ímpetu de esta sublevación y dentro de las medidas adoptadas estaba la de estrechar la vigilancia sobre el sistema de correos para evitar represamientos, interceptaciones y desvíos de la correspondencia oficial de carácter confidencial. En este estado de agitación, las autoridades ocuparon también sus esfuerzos en contrarrestar el inusitado aumento del tráfico de mensajes clandestinos e informaciones ilegales.

Diego Meléndez de Valdés, alcalde ordinario más antiguo de la villa de San Gil, informó al virrey Manuel Antonio Flórez sobre la interceptación de unos papeles en la contigua villa del Socorro, en los que se rendían cuentas de unas diligencias oficiales. Esto obligó al encargado de la oficina de correos a explorar nuevas rutas seguras:

El haber retardado la remisión de las citadas diligencias es y ha sido porque todavía continúa en mí el temor de que lo que conduce el correo lo extraen de él como ha sucedido con muchas correspondencias que se han abierto en el Socorro, y como las que ahora remito sean sin duda muy perjudiciales contra aquellos vecinos que sostuvieron la rebelión, con mayor razón me debo precaver y por lo mismo las he detenido hasta remitirlas por otra vereda que no sea la del correo<sup>38</sup>.

La vigilancia implicaba, además, centrar la atención en el comportamiento político de los

funcionarios del ramo. Hacia 1782 se le siguió una sumaria al administrador de correos de Santa Fe don Manuel García Olano por su conducta «reprensible» durante el desarrollo de la revuelta. Dada la gravedad del asunto para la seguridad pública, el virrey le encomendó este proceso al oidor Juan Antonio Mon y Velarde. Por indagaciones preliminares, se descubrió que García Olano tenía en total abandono a su oficina pero en cambio aprovechaba su cargo para enterarse de las decisiones tomadas por el gobierno central y mantenía una continua relación epistolar con varios socorranos, líderes de la revuelta, tales como don Salvador Plata y el teniente de corregidor don Clemente Estévez, con quienes había entablado una sólida amistad desde los tiempos en que se desempeñaba como administrador de tabacos en aquella villa. Incluso algunos de estos socorranos le sirvieron de fiadores para acceder al cargo de administrador de correos<sup>39</sup>.

García Olano solía criticar las providencias dictadas por el regente Juan Gutiérrez de Piñeres en relación con el establecimiento de nuevos impuestos, asunto que, como se sabe, fue el germen de la revuelta<sup>40</sup>. A juzgar por los testimonios recaudados, fue Olano quien se encargó de enviar y distribuir el famoso «pasquín» que prendió los ánimos en El Socorro. Además, remitió a esta provincia algunos papeles «sediciosos» relativos a las sublevaciones políticas ocurridas en el Perú<sup>41</sup>, noticias de las cuales tomaron «mal ejemplo» los indios de estas tierras del nororiente neogranadino que llegaron a jurar al «rebelde» Tupac Amaru.

Se le había visto también en los momentos de máxima efervescencia en sitios públicos de Santa Fe difundiendo con allegados las informaciones

39 John Phelan, «La trayectoria enigmática de Manuel García Olano», *Boletín de Historia y Antigüedades*, n.º 704 (1974): 162.

40 Precisamente en uno de los artículos de las Capitulaciones firmadas en Zipaquirá, los líderes de la revuelta solicitaron reconsiderar las altas tarifas del porte de correos fijada por el comisionado Pando. John Phelan, *El Pueblo y el Rey. La Revolución Comunera en Colombia, 1781*, 2ª edición en español (Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2009), 235; Pablo Enrique Cárdenas Acosta, *Del vasallaje a la insurrección de los Comuneros* (Tunja: Imprenta del Departamento, 1947), 355.

41 En los años siguientes, a través del correo los pueblos neogranadinos se enteraron de otros acontecimientos políticos como la Revolución Francesa y la ocupación napoleónica en España, sucesos que contribuyeron a acelerar el proceso de independencia de estas colonias.

36 Arango J.; Peinado y Santa María, *Comunicaciones y correos*, 26.

37 Arango J.; Peinado y Santa María, *Comunicaciones y correos*, 27.

38 Biblioteca Nacional de Colombia (BNC), Bogotá-Colombia, *Fondo Manuscritos*, tomo 372, f. 417r.

sediciosas provenientes del Socorro y se le oía decir con mucha confianza que durante la revuelta su casa jamás sería saqueada por los sublevados. Las autoridades temían que este funcionario pudiera fácilmente hacer eco al clamor de la protesta entre su extendida parentela conformada por personalidades influyentes de la capital.

Se tenía información cierta de que Olano había sido invitado por el líder de los sublevados, José Antonio Galán, a un encuentro en el pueblo de Facatativá pero al final fue recibido por el capitán Francisco Vesga. Se le sindicó también de complicidad en la interceptación del correo oficial que iba de Cartagena a Santa Fe. Más grave aún era la acusación según la cual solía despachar los chasquis justo por los sitios donde estaban concentrados los sediciosos, quedando al descubierto las providencias oficiales.

Las pruebas más contundentes en contra de Olano fueron dos misivas firmadas por él mismo en las que hacía explícita cierta simpatía con el movimiento insurreccional. Finalmente, fue destituido e inhabilitado para desempeñar cargos públicos tras considerarse que no era digno de confianza, especialmente en un empleo tan delicado que le permitía acceder fácilmente a la correspondencia oficial de carácter confidencial<sup>42</sup>.

### Retenciones y demoras

Los trámites burocráticos, los descuidos, las condiciones laborales de los empleados involucrados en el transporte, las dificultades geográficas de las rutas<sup>43</sup> y las condiciones climáticas fueron solo algunos de los factores que interfirieron en los recorridos y en la entrega oportuna de los envíos. Las demoras causaban mayor alarma cuando comprometían correspondencia oficial o remesas urgentes. En desarrollo de una cédula real, el virrey Manuel Antonio Flórez publicó en 1769 un bando en el que dispuso que ni siquiera los altos funcionarios estaban autorizados para detener la valija del

correo para sus fines particulares ni tampoco podían retrasar las horas estipuladas para la salida. En situaciones de urgencia, se debían despachar correos extraordinarios, cuyo costo sería cubierto por los fondos de la Real Hacienda o por los particulares, según el caso. Los conductores, los pilotos y los bogas responsables de la demora debían sufragar una multa de un real por cada hora de retraso. Cuando había crecientes en el río Magdalena, era obligación de los administradores hacerlo saber a la comunidad a través de edictos públicos<sup>44</sup>. El cabildo de la ciudad de Ocaña levantó cargos en 1772 contra el administrador Bernardo Rodríguez de Castro por retención de un pliego referido al fomento de la agricultura, dirigido al virrey Manuel de Guirior, quien por esos días gobernaba desde el puerto de Cartagena. Rodríguez de Castro adujo que no había hecho el envío porque no le cancelaron a tiempo los tres reales que valía el porte en momentos en que la valija estaba cerrada y las facturas evacuadas, pero, al percatarse de la importancia de la carta, procedió al día siguiente a enviarla de manera extraordinaria por medio de un chasqui.

El fiscal de la renta de correos don Nicolás María Vidal no halló mérito para imputar cargos pues pensaba que finalmente la carta había llegado a tiempo. Insistió además en que las oficinas no estaban obligadas a recibir correspondencia después de la hora contemplada en el reglamento sin el previo pago de su porte. Por otro lado, este fiscal acusó a los cabildantes por injuria, recordándoles que estaban inhibidos de intervenir en los asuntos internos de la renta de correos. En conclusión, le fue concedida al administrador la oportunidad de reivindicar su honor ante la insolencia y tropelía de los regidores. El dictamen del fiscal de la Real Audiencia don Francisco Antonio de Peñalber acogió el concepto emitido por Vidal, pero además previno a Rodríguez de Castro para que a futuro atendiera de manera más cuidadosa su oficina, introduciendo todas las cartas en la maleta o valija para mayor seguridad de estos envíos y para no dar lugar a quejas<sup>45</sup>.

42 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos de Cundinamarca*, tomo 1, ff. 83r-113r.

43 Hacia 1757 se advirtió sobre el peligro que ofrecía el paso por el río Juanambú para conductores de correos y comerciantes que tenían que «arrojarse por su rápido vado». Ante esta situación, se pidió al teniente de gobernador de la ciudad de Pasto ubicar allí un «taravitero». ACC, *Colonia*, Civil II-12 h, signatura 4640, ff. 10r-12r.

44 Guzmán, «Estudio sobre el desarrollo», 590-591.

45 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos de Santander*, tomo 1, ff. 983r-1.010v.

En otras ocasiones, la demora ocurrió por cuenta del descuido del personal encargado de la conducción del correo. Hacia 1777 don Josef Diguja, presidente de la Real Audiencia de Quito, envió al ministro don Josef de Gálvez, residente en Madrid, algunos pliegos oficiales y un canuto o cilindro que contenía unos mapas sobre la expedición por el río Marañón. El cargamento pasó por Santa Fe rumbo a Cartagena, pero al llegar a Honda el encargado de la estafeta reportó que el conductor Pedro Josef de Lemus había dejado en el camino el canuto bajo el «frívolo» pretexto de ser muy pesado. Al enterarse del incidente, el administrador del ramo de la ciudad de Cartagena hizo énfasis en los perjuicios causados cuando se desobedecían las normas:

El principal objeto de los correos es procurar la más exacta y pronta circulación de las correspondencias que se presentan, sin desunirlas ni rezagarlas, y especialmente los recíprocos pliegos entre el Rey N. S. y sus ministros, y todos los certificados, pues para los casos en que la correspondencia sea mucha, hay arbitrio de tomar una ayuda de conductor en cualesquiera parte que sea necesario, sobre que tengo hecho varias advertencias a todos los administradores<sup>46</sup>.

Al final, apareció el cilindro pero fue necesario enviarlo con posterioridad a los pliegos que ya habían sido despachados desde Cartagena el 11 de diciembre en el bergantín *El Postillón de La Habana*. Enterado de esta demora, Diguja se mostró desconcertado y pidió al virrey Manuel Antonio Flórez implementar las medidas necesarias para evitar que se repitiera este tipo de impases, por cuanto la lectura de los pliegos estaba íntimamente ligada al análisis y revisión de los mapas, con el agravante de que esto ocasionaría una demora en las providencias que sobre esta expedición geográfica debía adoptar la Corona. El fiscal que recibió el caso decidió remover de su cargo al conductor en tanto que el administrador de Honda fue amonestado por no aplicar los correctivos a tiempo.

De nada valieron los argumentos de Lemus, quien consideraba que todo había sido un simple descuido tras haber dejado el cilindro en una rancharía por andar de prisa con tal de cumplir con los dos días y medio que debía demorarse en

llegar al puerto de Honda. Señaló serios reparos a la labor desarrollada por la persona que lo había reemplazado y pidió la restitución de su empleo, pero con el compromiso de que la valija nunca pasara de tres arrobas de peso<sup>47</sup>.

Lemus quiso hacer cumplir una promesa que en 1781 le había formulado el administrador de correos de Honda, don Manuel Martínez Zaldúa, en momentos en que el líder de la revuelta comunera, José Antonio Galán, andaba por esos lados obstaculizando el paso del correo. El administrador le había prometido a Lemus que, si en medio de este ambiente de tensión política lograba llevar el correo a Santa Fe, sería reintegrado a su cargo. Finalmente, el fiscal que revisó el caso cerró toda posibilidad de que el conductor regresara a su antiguo empleo<sup>48</sup>.

Mayores eran los obstáculos y contingencias de los correos que circulaban por vía fluvial, rutas que implicaban una mayor coordinación y previsión con el fin de procurar entregas oportunas. El 18 de octubre de 1805 el administrador principal de correos de Santa Fe dictó algunas reglas para evitar las demoras de los correos que transitaban por el río Magdalena debido a las frecuentes deserciones de los bogas en el tránsito y en los puertos. El propósito entonces era conformar tripulaciones estables que garantizaran el recorrido sin inconvenientes.

En consideración al penoso y fatigante trabajo realizado por bogas y pilotos, cuyo salario por viaje de ida y regreso era de 18 y 25 pesos, respectivamente, en adelante los administradores de Honda y Barranca debían pagarles con mejores condiciones de lo que comúnmente ganaban los que manejaban champanes y botes comerciales. La idea era que trabajaran más a gusto y de paso pudieran mantener holgadamente a sus familias. Los capitanes aguerra de los sitios de Barranca y Morales alistarían cada uno seis hombres robustos, vecinos del lugar, expertos en el arte de la navegación y de arreglada conducta, para emplearlos como bogas exclusivos de los buques de correos sin que pudiesen trabajar en ninguna otra embarcación. Ahora los trayectos serían más cortos,

46 AGN, Sección Colonia, Fondo Correos de Cundinamarca, tomo 3, ff. 137v.

47 AGN, Sección Colonia, Fondo Correos del Tolima, tomo 1, ff. 764r-794r.

48 AGN, Sección Colonia, Fondo Correos de Cundinamarca, tomo 3, ff. 134r-152v.

pues cada uno de ellos debía moverse únicamente entre los tramos comprendidos entre Honda, Morales y Barranca. Al boga que se escondiera o se fugara le esperaba un castigo de un mes de arresto y si reincidía estaría destinado a alguna obra pública, y por la tercera vez a tres años de presidio. Aquel que abandonara la embarcación estando en servicio sería sometido a 50 azotes y despedido para siempre del Real servicio<sup>49</sup>.

### **Pérdida de dinero y encomiendas**

Las contingencias naturales, los descuidos y los robos se cuentan entre las causas más comunes de la pérdida de cartas, valores y encomiendas.

No hay duda de que las condiciones en el transporte fluvial de correo fueron realmente complicadas por efectos del clima y las tormentosas aguas, siendo casi siempre infructuosas las tareas de rescate. Buena parte de la carga postal circuló a través del río Magdalena que permitía la comunicación entre la capital Santa Fe y Cartagena como principal epicentro comercial.

El 26 de abril de 1777 salió de este puerto uno de los dos correos ordinarios que cada mes partían con destino a Santa Fe. El cargamento era conducido por Pedro Sarco en una estrecha piragua que complicaba a los bogas su accionar. En el viaje la embarcación debió soportar varias tempestades y una fuerte creciente en el sitio de angostura que al final produjo el volcamiento. En el puerto del Carare la nave se fue río abajo, ante lo cual fue necesario que el cabo principal de la guardia dispusiera de una barqueta para rescatarla. En el hundimiento se perdió un cajón grande que estaba rotulado para don Juan de San Pedro, un porrón y una maleta de la correspondencia de Ocaña. Al llegar la piragua a Honda, el administrador de correos tomó la decisión de detenerla dos días mientras se secaban las cartas afectadas.

En su concepto, el fiscal de la Real Audiencia don Francisco Antonio Moreno y Escandón recomendó al administrador de correos de Cartagena que en futuras ocasiones no enviara tan recargadas las embarcaciones con el fin de que su

recorrido no fuera tan lento y que la valija se asegurara siempre al cajón de la barqueta para evitar que se perdiera en caso de naufragio o cualquier otra emergencia. Siendo además una costumbre que las barquetas del correo pasaran la noche improvisadamente en alguna ribera sin la seguridad que se brindaba en los puertos, se advirtió que para evitar que quedaran expuestas a las corrientes del agua había entonces que conseguir el barretón de hierro, el mazo para clavarlo y la cadena que la ley preveía para asegurar en tierra la proa de la embarcación.

El administrador de correos del puerto de Barranca, don Josef Santiago Lazcano, recordó cómo, por instrucciones del visitador don Josef Antonio de Pando, se habían construido dos piraguas para cubrir el aumento de la demanda de correspondencia. No obstante, se le atribuyeron al constructor Toribio Sánchez serias fallas tanto en las dimensiones como en los materiales utilizados:

Las construyó no solamente irregulares, porque por una parte son muy cortas, cuando por otra tienen demasiado ancho, sino que también las hizo de ceiba blanca, palo de ninguna subsistencia y demasiado ligero, de manera que ni pueden hacer diligencia, sufrir carga ni admitir cajón del largo que se requiere para introducir las maletas y dejar el preciso tiro a los bogas<sup>50</sup>.

Lazcano pensaba que las piraguas debían ser de 14 varas de largo y 40 pulgadas de manga, y para amarrarlas con seguridad a la orilla no veía muy convenientes los utensilios de hierro por cuanto eran más pesados, ante lo cual propuso ceñirse a la costumbre local de usar una estaca de buena madera de dos y media varas de largo y cabuyas de fique en lugar de cadenas metálicas. A los funcionarios del puerto del Carare, donde había ocurrido uno de los incidentes, se les recomendó auxiliar a los conductores para que, cuando creciera el río, pudieran transbordar la correspondencia por tierra hasta retomar el tramo donde existirían nuevamente garantías de navegabilidad.

Tanto el administrador de Santa Fe, don Juan Díaz de Herrera, como su homólogo de Cartagena, don Joseph Flórez Longoria, respaldaron las recomendaciones planteadas por Lazcano, quien llevaba más de once años de experiencia. En

49 AGN, Sección Colonia, Fondo Correos de Cundinamarca, tomo 1, ff. 621r-623r.

50 AGN, Sección Colonia, Fondo Correos de Antioquia, tomo 4, f. 271r.

aras del ahorro, se propuso vender las barquetas existentes para destinar su producto a la construcción de unas nuevas, procurando que este proceso se adelantara en el puerto de Cartagena donde se conseguían mejores maderas y expertos constructores. Finalmente, el virrey Manuel Antonio Flórez impartió órdenes precisas a los administradores de Barranca, Mompós y Honda para que estuviesen alertas de evitar este tipo de demoras y pérdida de correspondencia y, en particular, se le solicitó al administrador de Barranca aplicar las penas debidas al piloto y a los bogas por sus descuidos con la advertencia de que, si reincidían, se verían en la obligación de restituir las pérdidas y tendrían que afrontar, además, una pena de destierro de cuatro años.

En la noche del 13 de noviembre de 1797 ocurrió otro naufragio en el río Magdalena en medio de un intenso aguacero, esta vez en el sitito «Saca mujeres» en cercanías a la población de Nare. Los que iban en la piragua solo pudieron en medio de la confusión asegurar con sus manos unos cuantos paquetes de correos de la provincia de Antioquia. En la valija iba correspondencia oficial y privada, además de 2.690 pesos enviados desde Santa Fe a varios vecinos de Mompós y Cartagena.

Al día siguiente salió una comisión para buscar en las playas el cajón de la nave, el cual contenía la mayor cantidad de cartas. Los responsables del correo en Nare enviaron presos a los pilotos ante el administrador de Honda, don Manuel María Zaldúa. Por los testimonios, se corroboró que ellos llevaban más de quince años de experiencia en su oficio y que el naufragio había ocurrido por contingencias naturales.

No obstante, el administrador general del ramo de correos, don Diego Martín Tanco, culpó a la oficina de Honda por descuido al no haber asegurado el cajón de la correspondencia con una cadena y un candado a la base de la embarcación, tal como se había reglamentado desde enero de 1796. Al administrador sindicado se le conminó a reponer el valor de la valija malograda y, si reincidía en su omisión, sería removido de su empleo. Para subsanar esa situación, en adelante se pidió contratar a un carpintero experto para que construyera las piraguas con las especificaciones sugeridas. Entre tanto, a los pilotos y bogas se les libró de la prisión por considerarse que el

incidente se debió más que todo a los frecuentes peligros de la creciente del río.

Las directivas de la renta de correos hicieron énfasis en no incurrir en este tipo de fallas que afectaban el prestigio de este ramo y perjudicaban la confianza que tenían los vasallos en utilizar el servicio por ser expuestos sus envíos a riesgos y pérdidas. Propusieron entonces remover de su cargo al administrador, especialmente por la necesidad de mantener en Honda a un funcionario eficiente, por ser este un punto estratégico para la remesa de correo a las provincias de Chocó, Antioquia y Cartagena<sup>51</sup>.

Hacia 1799 se dio aviso de la pérdida del correo que se «ahogó» en el cruce del río Bogotá, en inmediaciones de la ciudad de Tocaima. El virrey pidió en este caso que se duplicara la correspondencia de oficio<sup>52</sup>.

Más grave aún era la pérdida de encomiendas, dinero y joyas por el valor mismo que estaba comprometido en estos envíos. En zonas mineras como Antioquia y Chocó era común la circulación del oro como medio de pago<sup>53</sup> y por ello fue bastante frecuente el transporte de metales preciosos a través del movimiento ordinario de correos, lo cual se constituyó en un reto y, a la vez, un avance en las relaciones comerciales. Estas remesas eran una importante fuente de recursos para el ramo toda vez que por cada encomienda se sufragaba lo correspondiente al 1% del valor enviado.

Por cédula Real expedida el 16 de octubre de 1768 se había dispuesto que las encomiendas de oro, plata y «envoltorios de valor» que antes eran enviados con los Correos Mayores y sus agentes, ahora fueran incorporados al sistema oficial de correos «[...] por deber andar unidos ambos ramos, aunque de naturaleza muy distinta»<sup>54</sup>. No obstante, se hizo énfasis en que este nuevo servicio de ninguna manera podía provocar traumatismos en la circulación habitual de la correspondencia, la cual debía mirarse como objetivo principal del ramo. De todos modos, los particulares estaban

51 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos de Antioquia*, tomo 1, ff. 599r-658v.

52 ACC, *Colonia, Civil III*, 11 Gobierno, signatura 7150, ff. 1r-10r.

53 José Antonio Ocampo, comp., *Historia Económica de Colombia*, 4ª ed. (Bogotá, TM Editores-Fedesarrollo, 1996), 49-57.

54 Arango Echeverri, *Recuperando nuestra prefilatelia*, tomo II, 51.

en plena libertad de escoger este servicio o hacer el envío por su propia cuenta y riesgo.

En el decreto expedido en 1777 por el virrey Manuel Antonio Flórez se fijaron tarifas para las encomiendas de oro en polvo, oro amonedado y alhajas. Para las encomiendas con productos comerciales se estipuló una tarifa entre 12 y 16 reales por libra, según el volumen<sup>55</sup>.

El nuevo servicio implicó desde luego responsabilidades adicionales para los administradores, cuyas fianzas por su encargo debían ahora cubrir no solo las cartas sino también las encomiendas de valor debiendo, en algunos casos especiales, convenir con el remitente el pago de un seguro extra. Cada administrador era responsable por su respectivo tramo entre Bogotá, Honda, Mompós, Barranca y Cartagena. Mucho cuidado se recomendó al momento de nombrar a los conductores, quienes debían ser «[...] de los de mayor confianza y seguridad, por medio de asignarles un competente salario, se les hará que presten juramento de fidelidad, como se acostumbra en España»<sup>56</sup>. De ser necesario, por lo menos para el trayecto referido entre Santa Fe y Cartagena, se planteó la opción de que en caso de máxima seguridad el virrey podía autorizar un soldado o una persona de confianza para que acompañara el correo y las encomiendas de valor.

En algunos casos, los conductores eran asaltados por particulares en los caminos y ríos por donde transitaba el correo. Una causa criminal se siguió en 1782, en la ciudad de Popayán, contra Anselmo Binasco y otros individuos por haber asesinado al correo de Nóvita y saqueado la valija en que eran conducidos los dineros del Real erario, litigio que se extendió en el tiempo por cuenta de una álgida controversia en materia de competencia judicial<sup>57</sup>.

Don Pedro Justo de los Reyes fue acusado por el delito de extracción de algunos objetos que conducía el estafeta el 11 de enero de 1787 en el sitio de las Bóvedas a una legua de la ciudad de Neiva. El correo provenía de Popayán y contenía correspondencia, encomiendas y apreciables cantidades de oro y plata. En los hechos resultó asesinado el conductor en tanto que la valija fue hallada rota

a cuchillo junto al cuerpo del occiso. Los paquetes de cartas yacían dispersos en el suelo pero de las encomiendas no quedó ningún rastro, lo cual ofrecía un indicio cierto de cuál había sido el móvil del ilícito. Según los testimonios recogidos por el alcalde ordinario de la ciudad de Neiva, después de haber cometido el delito, Reyes se apoderó de la mula y del sable del conductor y siguió su camino hacia la ciudad de Santa Fe.

Don Cristóbal Bernabeu, cabo de la ronda de tabaco, arrojó más detalles sobre lo acontecido ese día jueves al confesar que el sujeto sindicado había convidado al conductor a tomar aguardiente en un tambo a la vera del camino Real. Luego de ejecutar el crimen y el hurto, llegó a una tienda en cercanías al pueblo de Bogotá<sup>58</sup> en compañía de dos mulatos a los que hizo pasar como conductores del correo. Allí la tendera Magdalena Rubiano se percató de que traía consigo el sable, un rosario nuevo de oro engastado, un puño de bastón de oro y la mula cargada con dos mochilas llenas de plata y barras de oro.

Reyes insistía en que todos estos elementos de valor los había recibido en Ibagué como parte de pago de un negocio. A los pocos días, fue detenido un tal Joaquín Benavides por complicidad al haber aparentemente recibido parte del botín, pero todas las pesquisas se concentraron en capturar a Reyes como principal sospechoso. Nuevos rumores indicaban que se había dirigido rumbo a la parroquia de Chiquinquirá, donde tenía previsto ofrecer una misa en tributo a la Virgen de su santa devoción<sup>59</sup>.

Desde luego, las censuras fueron mayores cuando se sabía que estaba involucrado alguno de los funcionarios de correos, desde bogas y conductores hasta administradores de oficinas. Cada episodio sucedido era un motivo de descrédito para este ramo manejado por la Corona, con lo cual quedaban en entredicho las medidas de seguridad y los procedimientos de rigor dictados por las ordenanzas. Otra de las causas que pudieron motivar a los empleados oficiales a cometer esta clase de indelicadeza era el poco salario recibido, una queja muy común en los expedientes

55 Arango J.; Peinado y Santa María, *Comunicaciones y correos*, 58.

56 Arango J.; Peinado y Santa María, *Comunicaciones y correos*, 53.

57 Acc, Fondo Colonia, Judicial I, 13 Criminal, signatura 8694, ff. 1r-3r.

58 Hoy municipio de Funza.

59 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos de Cundinamarca*, tomo 1, ff. 667r-691r.

consultados<sup>60</sup>. Con frecuencia, los litigios se extendían por varios meses pues había que levantar testimonios, revisar registros de envíos y hacer seguimiento exhaustivo a los recorridos.

Cualquier distracción en las medidas de seguridad podía afectar gravemente el buen funcionamiento del sistema de correos. Don Antonio González Leyva, administrador de correos de la ciudad de Rionegro, en la provincia de Antioquia, había puesto en el correo ordinario el día 9 de abril de 1784 un tejo de oro fundido con peso de treinta castellanos que había enviado el gobernador de la provincia don Francisco Silvestre. El asunto adquirió insospechadas dimensiones al saberse que la encomienda iba destinada a doña Inés Prieto, esposa del administrador principal de correos de la ciudad de Santa Fe, don Diego Martín Tanco, quien de inmediato mandó adelantar las pesquisas de rigor con el fin de detectar en qué punto del camino había ocurrido el extravío.

En presencia del capitán aguerra y del escribano, el tejo había sido introducido junto con alguna correspondencia en la valija pero no se registró aparte con su respectivo recibo, tal como dictaba la norma en estos casos. En su confesión, González Leyva reconoció que al momento del envío no conocía en detalle todas las instrucciones del manejo de este ramo, pero un cuidadoso sondeo realizado a sus archivos oficiales comprobaron que desde algunos meses atrás ya le habían sido remitidas por sus superiores las normas más recientes.

Al no haber indicios de quién y dónde se había sustraído el elemento de valor, el administrador principal de Santa Fe sugirió que, conforme al reglamento dispuesto por don Josef Antonio de Pando, el dueño no debía sufrir quebranto por las irregularidades y omisiones del ramo de correos y, por tanto, se hacía preciso que su valor fuera compensado por el administrador de Rionegro, instándolo de paso a que en lo sucesivo

tuviese en cuenta lo estipulado en las Ordenanzas. Sin embargo, este funcionario hizo dejación de su cargo sin siquiera disculparse ni enfrentar las imputaciones. El fiscal de la renta de correos don Nicolás María Vidal estuvo de acuerdo con el concepto proferido por Tanco y en consecuencia señaló a González Leyva como el principal responsable del extravío<sup>61</sup>.

Como una medida de control contra los continuos robos cometidos por pilotos y bogas del río Magdalena, Tanco propuso en 1797 que el administrador de rentas del puerto de Honda debía en adelante facilitar al administrador de correos un guarda para que acompañara a las valijas desde la oficina de la Administración hasta las canoas ancladas en el puerto y que, además, se colocara un candado al cajón que contenía la valija de correspondencia.

Serios reparos interpusieron los encargados de las rentas en Honda a esta propuesta, pues implicaba contratar otra persona u ocupar a uno de sus empleados en otros asuntos adicionales. Tanco aclaró que sería muy poco el tiempo que el funcionario destinaría a esa labor pues solo sería con ocasión del embarque y desembarque de los tres correos que mensualmente se despachaban a Cartagena. Finalmente, el virrey acogió la propuesta tras escuchar los conceptos del fiscal de la Real Audiencia y de la Dirección General de Correos<sup>62</sup>.

Hacia 1805 se optó por endurecer las penas. El boga que intentara romper el cajón donde se guardaban las valijas de la correspondencia sería castigado con 100 azotes y despedido inmediatamente del servicio. Aquel que se atreviera a robar, así fuera por poco monto, sería conminado a la restitución y además debía soportar 100 azotes y tres años de prisión pero, si no podía pagar, se le incrementaría el número de azotes y dos años más de cárcel<sup>63</sup>. Para las autoridades virreinales, era una gran preocupación ver cómo algunos de los administradores resultaban inmiscuidos en incidentes de robos, siendo ellos las cabezas visibles de sus oficinas y

60 Sobre este tema vale mencionar una queja elevada en 1781 por Pedro Tomás Castillo, empleado de la administración de correos de Remedios: «[...] hace cuatro años que sirvo esta estafeta más por manifestar mi vasallaje que por el ingreso que me ofrece pues el año que más me ha ingresado ha sido siete pesos con honorario y papel suplido (aunque no deja de tener faena) procurando, como lo he conseguido, servir este ministerio con satisfacción de los administradores principales y del público». AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos de Antioquia*, tomo 1, f. 592r.

61 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos de Cundinamarca*, tomo 1, ff. 576r-596v.

62 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos de Cundinamarca*, tomo 1, ff. 629r-652r.

63 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos de Cundinamarca*, tomo 1, f. 623r.

los máximos responsables de la eficiencia y prestigio del servicio de correos a nivel provincial.

Juan Antonio Racines, vecino de la villa de Honda, envió en 1771 un paquete con 2.500 pesos dirigidos a Cartagena, pero este giro finalmente no llegó a su destino por haberle extraído 1.000 pesos el administrador de Mompós, don José Clemente de Arce, falseando el candado de la maleta. Por defraudar la confianza del Rey y la de un particular, se dictó al acusado orden de embargo de sus bienes. Arce emprendió la fuga, después de lo cual las autoridades ingresaron a su casa y decomisaron su ropa, algunos enseres y el dinero sustraído de la remesa. Por no haber pagado el administrador su fianza para acceder al cargo, Racines se vio en la necesidad de tramitar por medio de la justicia ordinaria el resarcimiento total del robo<sup>64</sup>.

Don José Antonio Gómez, cura de la ciudad de Santa Fe de Antioquia, denunció en 1790 al administrador de correos por la desaparición de una cajeta de plata «de guardar polvo» que le habían enviado desde la capital del virreinato. Para Gómez, lo grave no era el valor en sí de la caja remitida sino el perjuicio que estaba padeciendo el ramo de correos ante los continuos extravíos, hecho que había desestimulado a muchos vecinos de utilizar este servicio con el temor de que padecieran el mismo infortunio, y con el peligro adicional de que no se reintegrara el valor de lo perdido, siendo muy pocas las diligencias adelantadas por los administradores para subsanar esa problemática. El administrador de Santa Fe confirmó que el envío se había efectuado en su oficina con todas las formalidades del caso, razón por la cual la atención se concentró en el administrador de Honda, quien adelantó las indagaciones del caso con los administradores de los demás puntos de tránsito<sup>65</sup>.

Quizás el caso más sonado en que terminó involucrado un administrador<sup>66</sup> fue el del encargado de la oficina de Honda, don Manuel Martínez Zal-

dúa. El 19 de diciembre de 1798 el comerciante don Manuel Sáenz entregó en la administración de correos de Santa Fe 1.000 pesos en dobletes para que fueran enviados a través de la valija del correo ordinario a don Tomás Ruiz en la provincia de Cartagena. Al percatarse de que había transcurrido un mes y la remesa aún no llegaba, Sáenz recurrió al administrador principal de Santa Fe, don Diego Martín Tanco, para que se adelantaran las investigaciones pertinentes y fueran resarcidos los daños y perjuicios padecidos por estas dilaciones en el servicio. Este no era el único inconveniente, pues se denunciaron demoras en el trayecto de Honda a Cartagena y a la provincia de Antioquia, siendo uno de tantos casos el envío de 2.700 pesos a don Rafael Barragán, que no llegó sino al cabo de tres correos:

Todo esto hace sospechar que aquí hay un fraude o sustracción antigua que se va rapando una con otra cantidad. Así es que ya no hay hombre de los que saben estos juegos que se atreva a poner dinero en valija. De aquí es conocido el perjuicio que recibe la renta de correos y el comercio en general; porque las circunstancias del país habían hecho permisible esta remisión, y en efecto a excepción de uno u otro caso de muerte alevosa de los conductores de la valija, no se había oído que se perdiesen por el correo caudales<sup>67</sup>.

Tanco reconoció la magnitud del problema, y, en razón a las habituales irregularidades, se decidió suspender de su empleo al administrador de Honda, don Manuel Martínez Zaldúa, hasta tanto no esclareciera todas las retenciones y extravíos de intereses. Al momento de revisar las facturas de registro, se detectaron varias demoras que comprometían considerables despachos de caudales. También se verificó la pérdida de 600 pesos en oro remitidos desde el Chocó a un comerciante de Cartagena, a lo cual contestó el administrador de Honda que era por causa de un naufragio. Finalmente, se comprobó que Martínez Zaldúa se apoderaba de algunos de los dineros remitidos, cubriendo las primeras faltas con las siguientes remesas y, tras cotejar las entradas y salidas, en solo envíos a Cartagena, se descubrió un faltante de 3.394 pesos. Para el fiscal de la renta de correos, esta situación había «[...] engendrado

64 Arango Echeverri, *Recuperando nuestra prefilatelia*, tomo II, 292-304.

65 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos de Antioquia*, tomo 1, ff. 152r-158v.

66 Cabe precisar que el comisionado Pando había dispuesto en sus reformas que los administradores tendrían como sueldo un diez por ciento sobre el importe de las cartas ordinarias y extraordinarias despachadas. Bortfeldt, «El correo marítimo», 180.

67 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos de Cundinamarca*, tomo 1, ff. 232v-233r.

sospechas de la seguridad, fidelidad y confianza que el Rey quiere se observe muy religiosamente en una renta tan delicada y privilegiada»<sup>68</sup>.

Otro caso fue denunciado en el puerto de Nare, donde se detectó un faltante de 100 pesos del giro de 350 enviados en 1799 desde Santa Fe a don Blas José de Obregón y Uribe, cura de la parroquia de Yolombó en la provincia de Antioquia. Al ser llamado a juicio, el piloto Juan Esteban Sánchez se defendió alegando haber recibido la valija abierta y libró de toda culpa al guarda y bogas que introdujeron las maletas en el cajón de la piragua, el cual fue debidamente cerrado con llave. Adujo además desconocer que en esas valijas iba el dinero referido.

Aunque en un principio Martínez Zaldúa achacó toda la responsabilidad a la «malicia» de los bogas y guardas, al final se comprobó que era él el verdadero responsable al haber retenido durante diez días los 100 pesos de la remesa supuestamente para atender gastos urgentes de la oficina, pero, en realidad, se reveló que había empleado este dinero para sus «fines particulares»<sup>69</sup>. Existían además serias sospechas de que este administrador desviaba estos fondos para acrecentar su fama de consumado tahúr<sup>70</sup>.

Bajo el pretexto de que estaba muy enfermo, el sindicado dilató en varias ocasiones los llamados que las autoridades superiores le hicieron para que explicara su proceder. A fin de cuentas, sus descargos no fueron tan convincentes como para declarar su inocencia y, por consiguiente, se le condenó a prisión y al embargo de sus bienes.

El comerciante cartagenero don Salvador Vives fue otro de los afectados por los desfalcos perpetrados durante ese mismo año por Martínez Zaldúa. Vives acudió a la justicia para quejarse de la ocultación de 2.594 pesos en doblones que por la valija del correo le habían remitido de las ciudades de Cartago y Quibdó. Una vez realizadas las indagaciones del caso y verificadas las guías de envío en los puertos de tránsito, se concluyó que el inconveniente había tenido su origen en la oficina de

Honda manejada por Martínez Zaldúa, quien al final reconoció haber retenido esta encomienda, aunque prometió restituirla al damnificado.

Desconcertado se mostró Vives al recibir esta noticia con el dilema de que muy difícilmente podía Martínez Zaldúa remediar su falta, siendo que estaba comprometido en la pérdida de cantidades mayores, ante lo cual solicitó el inmediato resarcimiento ante la renta de correos, propuesta que fue negada de plano por el administrador de Santa Fe tras considerar que debían cumplirse los procedimientos de orden y, por ello, lo primero era procurar que el mismo Martínez Zaldúa respondiera por sus excesos. El fiscal de la renta de correos acusó civil y criminalmente al administrador en los siguientes términos: «[...] debe ser castigado a fin de que conforme a las soberanas intenciones del Monarca el público deponga la desconfianza que ha de haber causado semejante punible procedimiento, y desnudo de sospechas, se restituya a la seguridad, fidelidad y confianza a que el Rey quiere se guarde con absoluta religiosidad en la privilegiada y delicada renta de correos»<sup>71</sup>.

En virtud a lo anterior, el 30 de septiembre de 1800 se reconfirmó la prisión y la medida de confiscación que recaía sobre todos los bienes del administrador, fijándosele un plazo perentorio para el pago de los dineros sustraídos.

Otro escándalo de mayúsculas proporciones ocurrió en 1809 a raíz de la malversación de fondos por parte de don Francisco Antonio Caicedo, teniente de Nóvita en la provincia del Chocó, quien había remitido un tejo de oro para que fuera amonedado en Santa Fe. Una vez efectuado este proceso, se procedió a enviar de esta capital los 924 pesos en doblones de oro a su dueño, pero el 21 de marzo se registró el extravío cuando la encomienda iba por la ciudad de Ibagué. Las sindicaciones recayeron en el administrador de esta ciudad, don Rafael María Calderón, quien se había fugado con este botín y otros elementos de valor.

El abogado defensor de Caicedo señaló cuán peligroso era mantener a un hombre con estos antecedentes al frente de una oficina a la que usualmente arribaban cargamentos de oro de la provincia del

68 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos de Cundinamarca*, tomo 1, f. 234r.

69 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos de Cundinamarca*, tomo 1, ff. 374r-394r.

70 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos de Antioquia*, tomo 1, f. 621r.

71 AGN, *Sección Colonia, Fondo Correos del Tolima*, tomo 1, f. 838r.

Chocó, siendo incuestionable la importancia de este mineral precioso en la economía:

El Nuevo Reino de Granada es pobre, no tiene comercio activo porque la aspereza de sus caminos dificulta la exportación de sus frutos. Los moradores viven con el trueque de oros, que es el único comercio que les ofrece alguna utilidad. Si a este se le dan golpes como el que ha sufrido mi parte, dentro de pocos días vendrá a hacer el Reino un conjunto de pordioseros. Los comerciantes descansan bajo la seguridad que les ofrece un establecimiento hecho por el Soberano, creen que los administradores no entren al lleno de sus oficios sin haber prestado fianzas abundantes, según los intereses que circulen por sus manos. Si no es así, es perjudicial el ramo de encomiendas y los pueblos viven engañados. Este es un punto que exige remedio<sup>72</sup>.

En respuesta a esta demanda, el administrador de Santa Fe pidió capturar al funcionario implicado y el 9 de marzo de 1810 fue detenido en Cartagena cuando desembarcaba del bergantín correo<sup>73</sup>.

En el siguiente episodio ocurrido en la provincia de Antioquia se puede observar la complicidad entre un funcionario y un particular para cometer robos. En 1808 el administrador del ramo de correos de Medellín, don Mariano Pontón, denunció al platero mulato Gerónimo Acevedo por haber convencido a Camilo Álvarez, el conductor que hacía usualmente el recorrido a la población de Yolombó, para que saquearan la valija del correo. Ambos hombres acordaron encontrarse en un paraje del camino donde el platero procedió a abrir fraudulentamente el candado de la valija, de donde extrajeron alguna cantidad de oro en polvo y el restante lo mezclaron con limalla de cobre y de plata que «sobredoraban artificiosamente» para después repartirse las utilidades del ilícito.

El maestro de platería José Ortiz fue llamado por la justicia para certificar que se había actuado con «picardía» en la mezcla de los metales. En otras tres ocasiones Acevedo había cometido este mismo tipo de adulteración, una de ellas con el oro enviado por la administración de tabacos de Medellín. La irregularidad fue detectada por las autoridades del ramo que, en unión con el alcalde y el escribano del lugar, y tras exhaustivas pesquisas y seguimientos, sorprendieron en flagrancia al par de hombres, decomisándoles los siguientes

elementos que guardaban en sus mochilas como evidencia probatoria del desfalco realizado: una llave «hechiza», una ganzúa, un destornillador y unos alicates para abrir el candado de la valija, dos cabos de vela para encender luz y dos pedazos de lacre para pegar de nuevo los paquetes saqueados. Pese a que el conductor había optado por delatar el hecho ante sus superiores, de todas maneras fue confinado a prisión por clara complicidad. En un primer fallo, el platero fue condenado a último suplicio, pero al final se le mantuvo en prisión y se le embargaron sus bienes por haber quebrantado la fe pública<sup>74</sup>.

## Conclusiones

Al revisar el desarrollo del servicio de correos en el Nuevo Reino de Granada desde la segunda mitad del siglo XVIII, se puede concluir que el propósito de la dinastía de los borbones de fortalecer el Estado colonial español entró en franca tensión con los deseos de ahorro fiscal, aumento de utilidades económicas y reducción de los niveles de corrupción pues, en últimas, el nuevo modelo implicó más gastos para el Real erario. El mismo comisionado Josef Antonio de Pando ya había alertado sobre el hecho de que los ingresos del ramo no alcanzaban a cubrir los crecidos gastos burocráticos y de funcionamiento<sup>75</sup>.

Si bien es cierto que a partir de las reformas dictadas por la Corona para asumir el control oficial del correo y las medidas adoptadas por el comisionado Pando redundaron en un aumento considerable de las carreras, en una ampliación del cubrimiento del servicio y en mayor rapidez en los recorridos, aún a principios del siglo XIX seguían registrándose varios inconvenientes operativos y fiscales, los cuales se convirtieron en un factor de desprestigio para el ramo y en un signo de debilidad y crisis del sistema colonial.

Los vacíos en la ley, el desconocimiento de las normas, los conflictos jurisdiccionales entre el ramo de correos y otras rentas, la falta de coordinación entre el nivel central y el nivel provincial y, por otro lado, los dilatados y escasos resultados en los

72 AGN, Sección Colonia, Fondo Correos del Talima, tomo 1, f. 703r.

73 AGN, Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, tomo 124, f. 1.020r.

74 AGN, Sección Colonia, Fondo Correos de Antioquia, tomo 1, ff. 665r-772v.

75 Arango Echeverri, *Recuperando nuestra prefilatelia*, tomo II, 93-104.

juicios y controles ejercidos fueron variables que enturbiaron el buen funcionamiento del sistema de correos bajo el manejo oficial. En el marco de este nuevo esquema, los funcionarios del ramo asumieron responsabilidades en las cuales debían comprometer su honor en medio de un complejo juego de poder que conjugaba el ámbito público y privado.

Aun con todas sus inconsistencias y fluctuaciones, en los años agónicos del dominio hispánico el sistema de correos seguía siendo el único medio oficial de comunicación que funcionaba con relativa estabilidad y periodicidad. Este modelo de manejo oficial a cargo de administradores, oficiales y conductores logró mantenerse hasta el periodo de Independencia y solo hasta 1843 fue expedido el primer estatuto orgánico de la época republicana<sup>76</sup>.

## Bibliografía

### Fuentes primarias

Arango Echeverri, Manuel. *Recuperando nuestra filatelia a la luz de los archivos históricos colombianos*, tomo II. Bogotá: Impresiones la Paz, 2013.

Archivo Central del Cauca (ACC). Popayán-Colombia, *Fondo Colonia*.

Archivo General de la Nación (AGN). Bogotá-Colombia, *Sección Colonia, Fondos: Correos, Milicias y Marina, Miscelánea, Negros y Esclavos de Antioquia*.

Biblioteca Nacional de Colombia (BNC). Bogotá-Colombia, *Fondo Manuscritos*.

Colmenares, Germán. *Relaciones e Informes de los Gobernantes de la Nueva Granada*, 2 tomos. Bogotá: Banco Popular, 1989.

*Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias* [edición facsimilar]. Madrid: Gráficas Ultra, 1943.

### Fuentes secundarias

Alcázar, Cayetano. *Historia del Correo en América*. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1920.

Arango J., Mario; Augusto Peinado y Juan Santa María. *Comunicaciones y correos en la historia de Colombia y Antioquia*. Santafé de Bogotá: [s.n.], 1996.

Bortfeldt, Dieter. «El correo marítimo y la organización del correo colonial de 1770 hasta 1820». En *Trayectoria de las Comunicaciones en Colombia*, tomo I, 171-194. Bogotá: Ministerio de Comunicaciones, 2009.

Bose, Walter. «Orígenes del correo terrestre en México. Los Correos Mayores (1579-1765)». *Revista Historia de América*, n.º 23 (1947): 55-103.

Cárdenas Acosta, Pablo Enrique. *Del vasallaje a la insurrección de los Comuneros*. Tunja: Imprenta del Departamento, 1947.

Cote, Jorge. «El correo imperial». En *El Correo en Colombia*. Tomo I. Bogotá: Semana-MinTic, [s. f.], 14-17.

González, Margarita. «La política económica vi-reinal en el Nuevo Reino de Granada, 1780-1810». *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, n.º 11 (1983): 129-186.

González Martínez, Nelson Fernando. «Tres espacios jurídicos, tres formas de administrar la comunicación en América: el correo y la información manuscrita en el siglo XVIII». Ponencia presentada en el Simposio *La formación de espacios jurídicos iberoamericanos (s. XVI-XIX)*. *Actores, artefactos e ideas*. AHILA, 2014.

Guzmán, José. «Estudio sobre el desarrollo del correo en Colombia». *Boletín de Historia y Antigüedades*, n.º 45 (1907): 578-630.

López Bernal, José Manuel. *El correo marítimo colonial (1764-1824)*. *Rutas y tarifas postales*. Madrid: Real Academia Hispánica de Filatelia, 2011.

Lucena-Giraldo, Manuel. «The limits of Reform in Spanish America». En *Enlightened reform in Southern Europe and its Atlantic colonies, c. 1750-1830*, editado por Gabriel Paquette, 307-320. Farnham: Ashgate Publishing, Ltd., 2013.

Lynch, John. «El Reformismo Borbónico en Hispanoamérica». En *El Reformismo Borbónico: una visión interdisciplinaria*, 37-59. Madrid: Alianza Editorial, 1996.

Ocampo, José Antonio, comp. *Historia Económica de Colombia*, 4ª edición. Bogotá: TM Editores-Fedesarrollo, 1996.

Ortiz, Sergio Elías. «Nuevo Reino de Granada». En *Historia Extensa de Colombia*, vol. IV, tomo

<sup>76</sup> Arango J.; Peinado y Santa María, *Comunicaciones y correos*, 81-82; Manuel Lucena-Giraldo, «The limits of Reform in Spanish America», en *Enlightened reform in Southern Europe and its Atlantic colonies, c. 1750-1830*, ed. Gabriel Paquette (Farnham: Ashgate Publishing, Ltd., 2013), 320.

- 1, 317-320. Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1967.
- Palacios, Marco y Frank Safford. *Colombia país fragmentado, sociedad dividida. Su historia*. Bogotá: Grupo Editorial Norma, 2002.
- Phelan, John. *El Pueblo y el Rey. La Revolución Comunera en Colombia, 1781*, 2ª ed. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2009.
- Phelan, John. «La trayectoria enigmática de Manuel García Olano». *Boletín de Historia y Antigüedades*, n.º 704 (1974): 156-185.
- Valenzuela Acosta, Carlos. «Servicio de correos en el Nuevo Reino de Granada 1717-1769». En *Trayectoria de las Comunicaciones en Colombia*, tomo I. Bogotá: Ministerio de Comunicaciones, 2009.

- Recibido: 21 de abril de 2015
- Aceptado: 15 de junio de 2015
- Disponible en línea: 30 de marzo de 2016

#### Cómo citar este artículo

Pita Pico, Roger. «Amenazas a la fidelidad, seguridad y confianza Real: el servicio de correo interno en el Nuevo Reino de Granada tras las reformas de Pando, 1764-1810». *Memoria y Sociedad* 20, n.º 40 (2015): 223-241. <http://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.mys20-40.afsc>