
**El rol político del correo. La creación de la carrera postal
Buenos Aires-Asunción, 1774-1800***

**The political role of the mail. The creation of the
Buenos Aires-Asunción postal race, 1774-1800**

*Milagros Belén Blanco***

Fecha de Recepción: 20 de julio de 2024

Fecha de Aceptación: 28 de octubre de 2024

DOI: <https://doi.org/10.46553/RGES.60.2024.p21-47>

Resumen

En el presente artículo nos proponemos como objetivo analizar la instalación de la carrera postal Buenos Aires-Asunción y su rol dentro del esquema comunicativo planteado por la Corona española durante el siglo XVIII. Esta carrera tuvo lugar en el marco de un cambio de concepción del correo que se dio dentro de las monarquías absolutistas modernas en general, y en el caso Borbón en particular. Partimos de la hipótesis de que, más allá de los intentos de la Corona y de la propagación de las ideas ilustradas que sirven de marco a esos cambios, los agentes locales tuvieron un rol activo en la ejecución del esquema pensado desde arriba. De este modo, el estudio de una carrera en particular permite comprender los juegos de relaciones y los conflictos de intereses existentes que, finalmente, confluyeron en el rol y usos que asignaron al correo.

Trabajamos con documentación disponible en el Archivo Nacional de Asunción (Paraguay) y en el Archivo General de la Nación (Argentina). Como metodología apelamos al análisis documental y empleamos las herramientas de los Sistemas de Información Geográfica.

Palabras clave: Carrera postal; Buenos Aires-Asunción; Comunicaciones; Gobierno

* Los resultados aquí presentados forman parte de una investigación más amplia que estamos desarrollando en el marco de nuestra tesis doctoral en la Universidad Nacional de Rosario. La misma tiene como objeto de estudio la carrera postal Buenos Aires-Asunción entre 1764 y 1831.

** Becaria doctoral del CONICET, con lugar de trabajo en el Instituto de Investigaciones Geohistóricas (CONICET-UNNE). Auxiliar docente de Primera Categoría en la cátedra Teoría y Metodología de la Investigación Histórica, Facultad de Humanidades, UNNE. E-mail: bmilagrosbelen@gmail.com

Abstract

In this article we aim to analyze the installation of the Buenos Aires - Asunción postal service and its role within the communication scheme proposed by the Spanish crown during the 18th century. This race took place within the framework of a change in the conception of the mail that occurred within modern absolutist monarchies in general, and in the Bourbon case in particular. We start from the hypothesis that, beyond the attempts of the crown and the propagation of the Enlightenment ideas that serve as a framework for these changes, local agents had an active role in the execution of the scheme designed from above. In this way, the study of a particular career allows us to understand the relationship games and existing conflicts of interest. Finally, these interests converged in the role and uses they assigned to the mail.

We work with documentation available in the National Archive of Asunción (Paraguay) and in the General Archive of the Nation (Argentina). As a methodology we appeal to documentary analysis and use the tools of Geographic Information Systems.

Keywords: Postal career, Buenos Aires-Asunción; Communications; Government

Introducción

En 1774 comenzó a funcionar una de las carreras postales¹ instaladas en territorio americano con el objetivo de agilizar las comunicaciones, la cual buscó unir Buenos Aires y Asunción. Tanto las misivas públicas como privadas debían pasar por el sistema postal diseñado por la Corona. Estos cambios se dieron en el marco de una serie de reformas que llevaron adelante los borbones al llegar al trono español. La intención era mejorar el control de las comunicaciones y reforzar la presencia de la Corona en todos sus territorios, para ello debían atender al hecho de que gobernar era sinónimo de comunicar a la distancia. De esta forma, la creación de la Real Renta de Correos Marítimo en 1764 y la Real Renta de Correos Terrestres en 1768 incentivaron la organización en este tipo de carreras postales. Es necesario entender el rol de estas instituciones y su lenguaje para comprender los objetivos de la Corona y, como fin último, entender las prácticas sociales que adquirieron sentido en el lenguaje institucional.²

¹ El Diccionario de Autoridades (1729) define “correspondencia” como “la comunicación que se tiene por escrito, para tratar y avisar lo que se ofrece de una parte a otra”. Cuando utilizamos un documento escrito para comunicarnos con otra persona, estamos poniendo de manifiesto la capacidad de dicho documento como vehículo de transmisión de información. Pero si ese documento logra establecer un vínculo comunicacional utilizando el correo como medio de transporte, estamos hablando de correspondencia postal. Rafael Cid Rodríguez, *Los Correos Marítimos de Indias en el siglo XVIII. Expedición y circulación de la correspondencia* (Sevilla: UNED Sevilla, 2022), 16. Por tanto, entendemos como carrera postal al camino, marítimo o terrestre, diseñado por agentes reales con el fin de establecer un correo postal regular y controlado desde distintas administraciones.

² Alejandro Agüero, “Las categorías básicas de la cultura jurisdiccional”, en *De justicia de jueces a justicia de leyes: Hacia la España de 1870*, coord. por Marta Lorente Sariñena (Madrid: Consejo General del Poder Judicial, Centro de Documentación Judicial, 2007), 22.

Los primeros años del funcionamiento de la carrera Buenos Aires-Asunción estuvieron signados por ensayos en la forma de organizar el transporte. Sin embargo, para 1780 en adelante se evidencia una mayor organización, tanto de los administradores a cargo como de los chasques encargados de realizar el viaje desde una ciudad a la otra. La finalización de la carrera tuvo lugar en 1831, con la firma de un decreto de Gaspar Rodríguez de Francia, presidente en ese momento del Paraguay.

En este trabajo nos proponemos estudiar: ¿cómo fueron esos primeros años de la instalación de la carrera?, ¿en qué consistió la consolidación de este sistema postal? y, a través de ello: ¿qué rol político cumplieron los sujetos que intervinieron en la carrera? A partir de estas preguntas planteamos como objetivo realizar un análisis sobre la función que cumplió la instalación de la carrera postal Buenos Aires-Asunción y la agencia de los sujetos que participaron en ella. El recorte temporal propuesto, 1774-1800, responde al periodo que va desde los primeros años de funcionamiento hasta su consolidación.

En cuanto a las fuentes empleadas, trabajamos con documentación disponible en la Sección Historia y Sección Nueva Encuadernación del Archivo Nacional de Asunción (Paraguay) y el Fondo Basavilbaso y la Sección Gobierno Colonial del Archivo General de la Nación (Argentina). Los datos tomados de estos archivos fueron sistematizados en una base de datos que nos facilitó la interpretación y análisis de las fuentes. Asimismo, a través del empleo de los SIGs pudimos elaborar mapas donde representamos el espacio de estudio.³ Esto último fue importante, puesto que georreferenciar⁴ la carrera postal estudiada nos permitió comprender otros factores clave en la instalación y funcionamiento tales como las características físicas del espacio y distancias.⁵

El artículo se encuentra estructurado en cuatro apartados. En el primero nos acercamos al contexto general de reforma postal dentro de la Corona para luego, en el segundo, detenernos

³ Un Sistema de Información (SI) consiste en la unión de información en formato digital y herramientas informáticas (programas) para su análisis con unos objetivos concretos dentro de una organización (empresa, administración, etc.). Un SIG es un caso particular de SI en el que la información aparece georreferenciada, es decir, incluye su posición en el espacio utilizando un sistema de coordenadas estandarizado, resultado de una proyección cartográfica. Los SIGs permiten el almacenamiento de datos para su consulta y análisis, y su proyección espacial. Francisco Alonso Sarría, *Sistemas de Información Geográfica* (Murcia: Universidad de Murcia), 36.

⁴ Georreferenciar un punto o un objeto cualquiera consiste en asignarle una localización específica y única en la superficie terrestre, para lo cual es necesario tomar como base un sistema de coordenadas geográficas expresadas en términos de latitud, longitud y altitud. Marcos Sourrouille y Victoria Pedrotta, “Espacialidad, georreferenciación y sistemas de información geográfica en la investigación histórica”, en *El hilo de Ariadna. Propuestas metodológicas para la investigación histórica*, editado por Claudia Salomón Tarquini et al. (Buenos Aires: Prometeo libros, 2019): 156.

⁵ Agradecemos la colaboración de José A. Neziz en la elaboración de los mapas y el trabajo con los SIGs.

en su implementación en América y el impacto que produjo en el Río de la Plata. En el tercer apartado analizamos el proceso de organización que conllevó la instalación de la carrera que nos interesa estudiar. En el último, mostramos los años de consolidación de dicha carrera a partir de los registros de la Administración de Asunción. En todos los apartados tomamos como eje transversal el rol de los sujetos en cada una de sus funciones como agentes de gobierno.

La reforma postal en época de los Borbones

El servicio de las comunicaciones constituyó un eje central para el funcionamiento de un buen gobierno, factor que fue tenido en cuenta por la Corona hispánica desde tiempos tempranos de su constitución. El dominio, en un principio, consistió en acumular información sólo en la medida en que resultara necesario para los fines fiscales y militares, y para su imposición. Pero el aparato administrativo también creció y terminó generando cada vez más costos y requiriendo mecanismos de control.⁶ Durante el reinado de Carlos I (1516-1556) se instauró el cargo de Correos Mayores, un título moderno⁷, con atribuciones definidas y con duración de tres vidas. Se trataba de una concesión de la Corona a particulares; la persona o grupos a quienes les fueron entregados tales títulos tenían la capacidad de encargarse de las tareas de distribución de la correspondencia tanto oficial como privada. Las autoridades proporcionaban un pago anual a los beneficiarios de la merced para cubrir los gastos derivados de la movilización de la correspondencia.⁸ Asimismo, podían actuar como regidores, portar armas y estaban exentos del pago de la alcabala. “Las logísticas del correo mayor eran financiadas por la hacienda sin necesidad de crear empresas gestionadas directamente por la Corona. Hasta cierto punto, era una alternativa bastante práctica, considerando el desafío siempre presente para la comunicación en un imperio en expansión gobernado desde la distancia”.⁹

⁶ Arnt Brendecke, *Imperio e información. Funciones del saber en el dominio colonial español* (Madrid: Iberoamericana, Vervuert, 2012), 36.

⁷ Desde la época medieval hubo varias maneras de entender las concesiones de correos, es así como hasta principios del siglo XVI, en la península se emplearon figuras con cargos de hostes y troteros de postas. Estos eran portadores que tenían la obligación de ir y regresar a *jornades dretes*, y con frecuencia eran enviados por asuntos urgentes, con la obligación de no divulgar su cometido ni entrometerse en ningún asunto. Durante el reinado de Jaime II, los correos de la corte gozaban ya de cierta organización y, la mayor parte de ellos, desempeñaban su cometido a pie, dado el elevado precio que alcanzaban las caballerías. José Hinojosa Montalvo, *Diccionario de historia medieval del Reino de Valencia* (A-C, 2002), 678.

⁸ Nelson Fernando González, “Correos y comunicación escrita en la América colonial: Esquemas de distribución de la correspondencia oficial (1514–1768)”, *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, no. 52 (2015).

⁹ Nelson Fernando González Martínez, “Mail concessions for a global empire: Correos mayores in the Spanish Empire in America (1514-1620)”, *Fronteras de la Historia*, no. 22 (2022): 284.

El artículo fue publicado en inglés, aquí se presenta una traducción personal.

Esta forma de organización se mantuvo hasta el siglo XVIII, cuando los Borbones introdujeron de forma gradual una serie de cambios en materia postal. Estos cambios, que se comenzaron a producir en la península, fueron parte de un proceso que involucró a todos los grandes imperios del momento. Según la filosofía de las monarquías absolutas, resultaba de gran importancia mantener un vínculo dinámico entre la necesidad de información, el acto de informar y la orden dictada, con la acción esencial de procedimientos y mediadores que controlaran las posibilidades de comunicación. “Los imperios europeos, como Francia, Gran Bretaña, España y Portugal, querían que sus gobiernos ejercieran control en sus respectivos sistemas postales a través de una mayor burocracia y reorganización”.¹⁰

La principal modificación por parte de los Borbones fue el reemplazo del cargo de correo mayor por la creación de instituciones bajo la regulación y control de la monarquía. Los motores centrales para el cambio estuvieron en el manejo de las comunicaciones oficiales y, por tanto, en la circulación de la información y en la mejora de la recaudación de la Real Hacienda. Con este fin, en 1720, la corte de Felipe V expuso el *Reglamento General para la Dirección y Gobierno de los Oficios de Correo Mayor y Postas de España*.¹¹ Allí se dispusieron los precios del correo, las funciones que debían cumplir los nuevos administradores y demás servidores que formarían parte de la empresa, los caminos que se debían recorrer y cómo funcionaría el sistema de postas, entre otras cuestiones. Como justificación de la ordenanza figuró: “Por cuanto conviniendo extinguir enteramente los abusos que hasta hoy se han practicado en el Oficio de Correo Mayor de España, y que la experiencia lo ha manifestado, a causa de no haberse establecido una regla fija a los viajes ni a los derechos que legítimamente se deben satisfacer a mi Real Hacienda”.¹²

El *Reglamento* de Felipe V fijó los precios de la correspondencia, autorizó el nombramiento de administradores de correos y precisó las rutas de transporte. La extinción de las concesiones de los correos mayores y su reemplazo por administradores significó el nombramiento de sujetos que ejercían el cargo durante pocos años a cambio de un salario. La retribución por la tarea emprendida era otra forma de la Corona por recuperar el control. Al

¹⁰ Rocío Moreno Cabanillas, “Postal networks and global letters in Cartagena de Indias: The overseas mail in the Spanish empire in the eighteenth century”, *Atlantic Studies* 19, no. (2021).

El artículo fue publicado en inglés, aquí se presenta una traducción personal.

¹¹ Reglamento General Expedido por su Majestad el 23 de abril de 1720. Para la dirección y gobierno de los oficios de correo mayor y postas de España, en los viajes que se hicieren y excepciones que han de gozar y les están concedidas a todos los dependientes de ellos.

¹² Reglamento General..., 1720, p. 1-1v.

tratarse de burócratas que recibían una remuneración a cambio de su servicio, deberían responder directamente al rey. Un cambio de concepción propio del pensamiento ilustrado.

En cuanto a las instituciones, se creó un organismo centralizado con sede en Madrid que tuvo la potestad de controlar el funcionamiento de la circulación de la correspondencia en toda la península. Se trataba de implementar una organización postal de carácter jerárquico y piramidal, con su base en la administración estatal, y con pretensiones de tener una naturaleza centralizadora.¹³ Es por ello por lo que la estructura del correo en la península se constituyó de la siguiente forma:

Tabla 1. Cargos dentro del correo.

CARGO	FUNCIONES
Superintendente general de correos y postas	Incorporación de nuevos caminos, mantenimiento de los caminos anteriores, control de los administradores
Administrador de correos	Controlar el cobro correspondiente, encargarse del buen funcionamiento y puntualidad del correo, organizar los despachos y las entregas
Maestros de postas	Auxiliar con caballos y víveres al encargado de trasladar la correspondencia
Mensajeros/chasquis	Encargados de realizar el transporte

Elaboración propia en base a Walter Bosé, 1970.

Para ocupar el cargo de servidor del correo se debía contar con ciertos requisitos: poseer buena fama, respetar la privacidad de la correspondencia y atender a la llegada de información oficial como bandos, circulares, ordenanzas. En lo particular, formar parte de las comunicaciones tanto públicas como privadas también atribuía una cuota de poder a los agentes por tener el manejo de la información. Según la real ordenanza de 1747, se instituyó el cargo de superintendente general de correos y postas como máximo órgano de control. Por su parte, los administradores de correo y los maestros de postas, además del salario, contaban con beneficios como la excepción en el pago de la alcabala y el privilegio de los fueros reales. El

¹³ Rocío Moreno Cabanillas, “Comunicación e imperio: La reforma del correo en Cartagena de Indias 107-1777 ¿hacia un nuevo modelo de soberanía? Análisis histórico y diplomático” (tesis doctoral, Universidad Pablo de Olavide, 2020): 81.

sistema de postas consistía en una antigua red de caminos que servían para unir el tránsito entre las distintas ciudades y pueblos. Las postas tenían un fin utilitario, allí los mensajeros podían descansar y acopiarse de víveres y caballos. Los mensajeros debían cumplir un itinerario estricto pensado en función de asegurar la puntualidad; es por esta razón que el tiempo en las paradas también estaba regulado en este recorrido. Para acceder al cambio de caballos y de los víveres debían presentar documentación que avalara su condición. Según las ordenanzas reales recibían, como pago por la trayectoria realizada, “cinco cuartos de legua por hora siguiendo la ruta de las postas”.¹⁴

Durante el primer reformismo borbónico¹⁵ los cambios en materia postal sólo se dieron en la península. Por tanto, entre 1720 y 1764 existió un modelo “mixto” en el que estuvieron vigentes los títulos de correos mayores americanos y, al mismo tiempo, la nueva red de administraciones que se constituyó en España.¹⁶ De igual forma, el cambio fue significativo, ya que implicó la formación de un nuevo cuerpo burocrático¹⁷ ligado al transporte de información. Esta nueva burocracia formada a partir del correo se constituyó en un grupo que, si bien debían responder a intereses de la monarquía, se consolidó con lazos de amistad y de alianzas comerciales; sobre este aspecto nos detendremos en los próximos apartados poniendo el foco en nuestro espacio de estudio.

La reforma postal en territorio americano

En 1764 la Corona dio otro paso para consolidar el control de las comunicaciones con la creación de la Real Renta de Correos Marítimos.¹⁸ En este caso la función era controlar el tráfico de las comunicaciones con América. Se trató de una idea acuñada por Pedro Rodríguez de Campomanes quien, en ese momento, se desempeñaba como ministro de Hacienda del rey Carlos III. Nuevamente nos encontramos con esta doble intención, por un lado, la mejora en el flujo comunicativo, importante para asuntos de gobierno y, por el otro, la obtención de réditos

¹⁴ Reglamento General..., 1720, p. 7.

¹⁵ Se entiende por primer reformismo borbónico a los cambios que se comenzaron a gestar desde la llegada de la casa francesa al trono español hasta el reinado de Carlos III. Durante ese período se considera que se realizaron cambios en materia de gobierno que gestaron las bases de los cambios de los años siguientes.

Rafael Guerrero Elecalde y Griselda Tarragó, “La articulación de los territorios de la monarquía durante el primer reformismo borbónico: Gobernadores, comerciantes y compañías privilegiadas de comercio. Río de la Plata (1700-1746)”, *Magallánica, Revista de Historia Moderna*, no. 4 (2017).

¹⁶ González, “Correos”, 2015.

¹⁷ Tal como lo demuestra la historiografía especializada en el tema, una de las características de la llegada de los borbones al trono español fue la formación de grupos de letrados que se conformaron en nuevos burócratas y que desplazaron a la antigua élite tradicional. (Imizcoz Beunza, 1996; López Cordón, 2000; entre otros).

¹⁸ Sobre los correos marítimos y el comercio ultramarino ver: Belloto, 1971 y Álvarez, 1986.

que debía beneficiar a la Real Hacienda. De este modo vemos el pensamiento ilustrado reflejado en el correo a través de la búsqueda de eficacia, rentabilidad y soluciones idóneas para las necesidades de la nación.¹⁹

El mismo año, por real cédula se incorporó la figura del Superintendente General de Correos y Postas dentro y fuera de España y las Indias, cargo que era ocupado por el primer secretario de Estado, en ese momento el marqués Grimaldi. A su vez, el 24 de agosto, se promulgó *El Reglamento provisional del correo marítimo de España y sus Indias Occidentales* que creó la carrera de La Habana.²⁰ Allí se dispusieron el sistema de despacho de los paquebotes, las rutas marítimas que se debían tomar, las funciones que debían cumplir los administradores, el sistema de registro que se debía llevar en las oficinas postales creadas, las tarifas de la correspondencia, entre otros asuntos. De esta forma se estableció una ruta entre La Coruña y La Habana, con una regularidad de partida de los paquebotes de un mes, es decir, cada día uno del mes partían las embarcaciones con la correspondencia. Una vez llegados a La Habana, saldría de allí una embarcación hacia Veracruz y otra hacia Cartagena de Indias.²¹

La reforma del correo entre ambos márgenes del Atlántico llevó a la apertura de administraciones postales con servidores reales también en América. De este modo quedaron extintos de forma definitiva los correos mayores. La nueva organización permitió que gran parte de las ciudades tuviesen una administración que asegurase el flujo constante de la correspondencia. En el caso del Río de la Plata, la oficina de la Real Renta de Correos estuvo instalada en Buenos Aires. En una carta a los señores directores generales de correos, fechada el 9 de marzo de 1767, Grimaldi manifestó su preocupación por la necesidad de mejorar el tiempo estimado entre la salida de la correspondencia desde la península hasta su llegada a América y su posterior distribución. Es por ello por lo que dispuso la salida de un paquebot llamado “El príncipe” con destino a Buenos Aires que debía zarpar los días 15 de cada mes. En

¹⁹ María Dolores Herrero Gil, “La búsqueda de soluciones en las necesidades del correo marítimo estatal (1764-1802)”, en *Tradición versus innovación en la España moderna*, ed. por Juan Jesús Bravo Caro y Siro Villas Tinoco (Málaga: Universidad de Málaga, 2009), 653.

²⁰ Es necesario tener en cuenta el contexto político en el cual se dieron estos cambios. Además del florecimiento de las ideas del absolutismo ilustrado, España venía de haber participado en la contienda de la Guerra de los Siete Años. El conflicto bélico fue el catalizador del cambio tanto en la América británica como en la española. John Elias, *Imperios del mundo atlántico: Gran Bretaña y España en América, 1492-1830* (Madrid: Taurus, 2006). En ese marco, España perdió durante 1762 el control de La Habana y, si bien fue recuperada luego del Tratado de París (1763), esto demostró la necesidad de reforzar el control y la presencia de la corona en esos territorios.

²¹ Rocío Moreno Cabanillas, “Las comunicaciones en ultramar: Obstáculos y resistencias en el plan de reforma postal”, en Inmaculada Rodríguez Moya, et al., *Arte y patrimonio en Iberoamérica. Tráficos transoceánicos* (Universitat Jaume I, Servei de Comunicació i Publicacions, no. 32, 2016), 95.

contrapartida, desde Buenos Aires debía zarpar el paquebot de regreso a la península cada tres meses.²²

En la misma carta, Grimaldi sostuvo que los primeros viajes de “El príncipe” servirían de prueba para conocer las rutas, encontrar la más propicia, y conocer los tiempos que demandaban la llegada y distribución de la correspondencia. En caso de resultar favorable el viaje se incorporarían nuevos paquebotes enviados a construir por el superintendente de correos.²³ Con la incorporación de la “carrera de Buenos Aires”, el superintendente de correos buscaba, además de la mejora del tiempo, una reducción en los gastos de la Real Hacienda, factor determinante en el sistema postal.²⁴

De este modo, se aprovechó el tránsito por el Atlántico hasta Buenos Aires y se conformaron las carreras hacia el interior del territorio. Desde la Real Renta de Correos Terrestres se fueron montando carreras que buscaban unir la ciudad-puerto con Montevideo, Paraguay, las antiguas misiones, la región del Tucumán, Cuyo, la zona del Alto Perú y la gobernación de Chile. Las modificaciones en los caminos de la comunicación fueron parte del protagonismo que adquirió el espacio rioplatense, receptor de la información y distribuidor hacia el interior del sur americano. En pocos años Buenos Aires pasaría de ser una pequeña aldea a ser uno de los centros de distribución de la información, además de convertirse, posteriormente, en capital virreinal y cabecera de intendencia.

A continuación, presentamos dos mapas que reflejan los cambios implementados a partir de la reforma de 1767 en el sur americano. En el mapa 1 damos cuenta del trayecto que debía seguir la correspondencia durante el siglo XVII, principalmente la llegada desde la península a través del sistema de flotas y galeones. Asimismo, es pertinente recordar que en ese período el Río de la Plata estaba bajo la jurisdicción del virreinato del Perú y la audiencia de Charcas, por lo que el ejercicio del gobierno implicaba el intercambio de correspondencia entre esas ciudades. Sin embargo, en el mapa representamos el flujo de correspondencia que registramos a partir de la lectura de las actas capitulares de las diferentes ciudades rioplatenses que demuestra que en la práctica ese ejercicio de gobierno debió ser salvado por decisiones

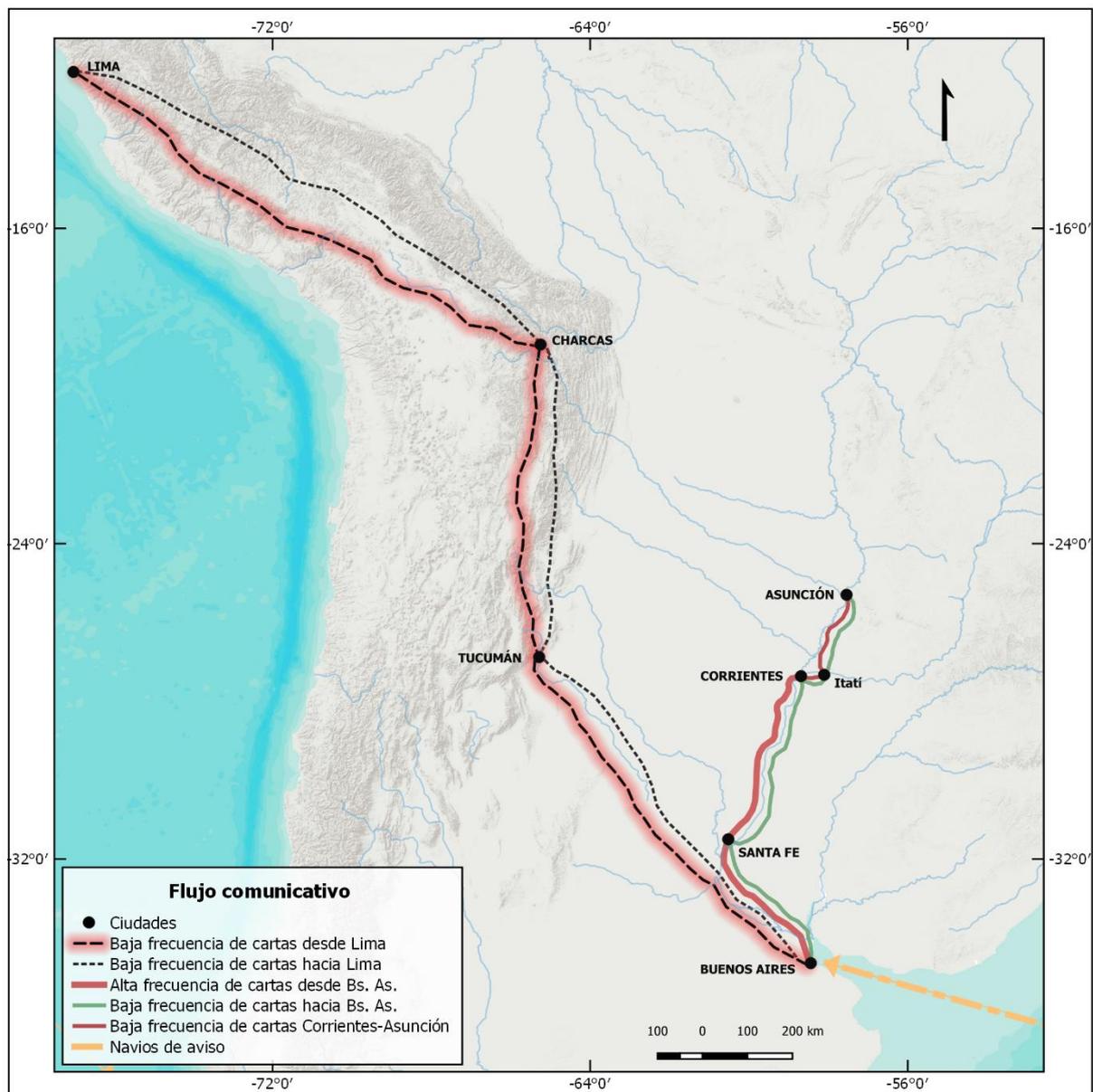
²² AGN, S7-1422, Fondo Basavilbaso, 1737-1805.

²³ AGN, S7-1422, Fondo Basavilbaso, 1737-1805.

²⁴ Recordemos que hasta ese momento el puerto de Buenos Aires no estaba habilitado. Si bien durante el siglo XVII arribaron navíos de aviso con el permiso de la Casa de Contratación, ese flujo distó mucho de ser regular. Entre 1648 y 1697, Buenos Aires fue visitado por treinta de dichos navíos, a los que se sumaron otros treinta entre 1698 y 1740: a partir de estas cifras puede deducirse una afluencia promedio de dos navíos cada tres años. Carlos Birocco, “Puertas y llaves: Reconfiguración de los vínculos entre gobernadores y vecinos en Buenos Aires a partir de las reformas borbónicas tempranas”. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, no. 2 (2017).

locales, muchas veces como consecuencia de la tardanza de la correspondencia de un punto a otro.²⁵

Mapa 1. Distribución de la correspondencia durante el siglo XVII.

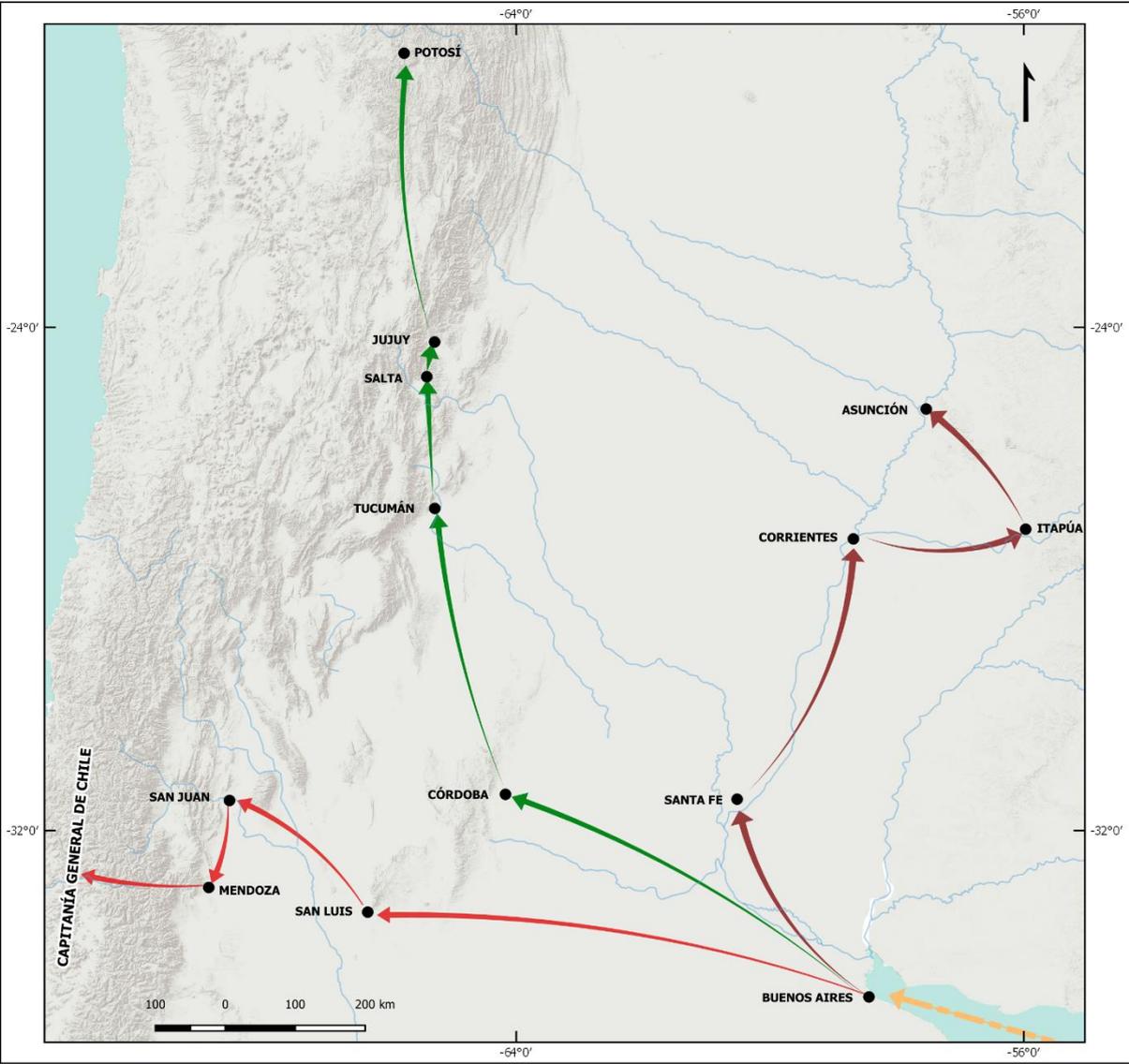


Elaboración propia con base a Sala 7, fondo Basavilbaso, AGN.

²⁵ El principal problema en torno a la frecuencia de la correspondencia durante este siglo se debió a la ausencia de un teniente de correo mayor en el Río de la Plata. Como no es el objetivo de este trabajo, no nos detendremos en explicar las medias calculadas en torno al tiempo que llevaba el traslado de dicha correspondencia; fenómeno que abordamos en otros trabajos realizados.

Tal como se refleja en el mapa 2, con la implementación de la carrera de Buenos Aires, esta ciudad puerto se convirtió en el principal punto de distribución de la información en el sur del continente. Las flechas de colores indican los distintos caminos que se tejieron en torno a esa ciudad, jurisdicciones que posteriormente pasaron a formar parte del virreinato del Río de la Plata desde 1776. También representan la forma en que la frecuencia de los intercambios se volvió más dinámica y, por tanto, es posible sostener una mejora en la gobernabilidad de esos territorios.

Mapa 2. Distribución de la correspondencia luego de 1767



Elaboración propia con base a Sala 7, fondo Basavilbaso, AGN.

Los primeros administradores de esta Real Renta de Correos fueron los encargados de organizarlo. Se destacaron don Domingo de Basavilbaso (1767-1772) y su hijo don Manuel de Basavilbaso (1772-1794). En 1769, en Madrid se dispuso la incorporación de los correos terrestres que se sumaron a los correos marítimos, por lo que Basavilbaso padre fue el primer encargado de esos servicios postales. Su hijo continuó su labor y en 1791 redactó un *Reglamento de Postas* que incluía una serie de disposiciones dictadas de forma general para el funcionamiento de ese sistema de forma general; luego, cada carrera debía ser adaptada según sus particularidades.²⁶ El *Reglamento* también contenía una serie de artículos referentes a la “buena moral” que debían mantener los maestros de postas y los mensajeros.²⁷ Cabe destacar que la agencia de los individuos en el ámbito de gobierno no iba de acuerdo a su estatuto económico, ni jurídico, exclusivamente. Más bien, existieron distintos factores que convivieron en ese contexto y que conformaron la “cultura política” del período.²⁸ Es decir, la dicotomía de lo público/privado, muchas veces atribuida por la historiografía al período previo a la formación de los Estados nación, no es posible trasladarla a nuestro objeto de estudio. Más bien, la implementación de la reforma postal en general, y de nuestra carrera en particular, es una forma de demostrar los juegos de tensiones entre los sujetos locales y las aspiraciones reales.

Tabla 2. Administradores de la Real Renta de Correos en Buenos Aires.

ADMINISTRADOR	PERÍODO EN EL CARGO
Domingo Basavilbaso	1767-1772
Manuel Basavilbaso	1772-1794
Félix de la Rosa (interino)	1794-1796
Antonio Romero Tejada	1796-1808

Elaboración propia en base a AGN, S7-1422, Fondo Basavilbaso, 1737-1805; AGN, S7-1423, Fondo Basavilbaso, 1753-1946.

²⁶ Esta información se encuentra recopilada en la obra de Bose, entre esos trabajos se destacan los publicados en 1938, 1939, 1966 y 1970.

²⁷ Reglamento de postas que forma don Manuel Basavilbaso, caballero de la real distinguida orden de Carlos Tercero y administrador principal general de correos del Virreinato del Río de la Plata y Reino de Chile, en virtud de lo mandado por S.M. en sus Reales Ordenanzas, Cédulas y Órdenes y por esta administración principal desde su establecimiento.

²⁸ Mónica Pérez Navarro, “Cultura política en el Antiguo Régimen: Distinción, políticas de segregación y conquista de espacios de interpelación en la Nueva España”. *Revista de El Colegio de San Luis, Nueva época*, Año VII, no. 13 (2017): 134.

Domingo Basavilbaso organizó los correos marítimos desde 1767 y los terrestres desde 1769 con periodicidad uniforme e incrementó su rendimiento. Durante su gestión se estableció el camino de postas que llegó hasta Lima, tarea que fue encomendada al visitador Alonso Carrió de la Vandra.²⁹ En 1772, al sucederlo su hijo Manuel, incorporó nuevas rutas, con el establecimiento de las carreras Buenos Aires-Asunción y Buenos Aires-Chile. Asimismo, por medio del correo marítimo, sumó el transporte de mercancías.

A partir de la lectura de las cartas enviadas entre Basavilbaso y Grimaldi, es posible notar la existencia de una relación cercana entre ambos.³⁰ De hecho, al momento de la designación de Manuel en reemplazo de su padre, Grimaldi manifestó su “alegría ya que implicaba la continuidad de los negocios entre ambos”.³¹ De este modo es posible ver que, a pesar de que formaban parte de una estructura postal pensada desde la Corona para evitar el predominio de intereses locales, en la práctica lo que ocurrió fue que los nuevos burócratas unieron sus funciones reales con asuntos privados. En este aspecto vemos cómo el correo fue un espacio propicio sobre todo para agentes vinculados al comercio. Este fenómeno no fue exclusivo en esas relaciones, sino que se trasladó a las carreras terrestres en América.

Tras la muerte de Manuel Basavilbaso, ocurrida en 1794, el cargo fue ejercido de forma interina por Félix de la Rosa hasta la llegada, en 1796, del administrador Antonio Romero Tejada, proveniente de la ciudad de Quito. Durante esos años continuaron con la incorporación de nuevas rutas de postas, sin embargo, los conflictos bélicos en los que se vio envuelta la Corona a principios del siglo XIX dificultaron la tarea. En 1802 los correos marítimos pasaron a depender de la Real Armada.³² A pesar de las dificultades que atravesó la Corona, tanto por

²⁹ El recorrido realizado por el visitador quedó plasmado en la obra *Lazarillo de ciegos caminantes*. Un análisis interesante sobre el texto y el rol político cumplido por Carrió de la Vandra se encuentra en el texto de María Victoria Márquez, “El comerciante colonial en el proyecto ilustrado de Alonso Carrió de la Vandra (Lima, 1775)”, en *Dotar, construir, conectar. Relatos sobre el gobierno de la monarquía borbónica en España, el Tucumán y el Río de la Plata (1700-1809)*, coord. y comp. por Griselda Tarragó y Martín Gentinetta (Córdoba: Colecciones del CIFYH, 2022), 107-125.

³⁰ Como mencionamos anteriormente, estas cartas forman parte del Fondo Basavilbaso, que se encuentra en la Sala 7 del AGN. Dicho fondo documental fue donado por Walter Bosé en la década del 60 y está constituido por documentación personal de la familia Basavilbaso. Además de las cartas mencionadas, se encuentran los testamentos de distintos miembros de la familia, certificados de linaje, entre otros.

Desconocemos los motivos por los cuales Walter Bosé era dueño de esta documentación, pero su donación al archivo es fundamental, puesto que permite reconstruir la historia familiar y los vínculos de los Basavilbaso, pero también acercarnos a los lazos que se tejieron en torno a la instalación de la administración de correos en Buenos Aires.

³¹ AGN, S7-1422, Fondo Basavilbaso, 1737-1805.

³² Los datos aquí presentados fueron reconstruidos a partir de la documentación disponible en el fondo Basavilbaso, que se encuentra en el AGN. Dicho fondo está constituido por cartas y documentación que perteneció a la familia, donde dan cuenta de los lazos que tejieron a través del correo y de las labores desarrolladas.

los conflictos bélicos en el continente como el posterior período de las revoluciones en América, el correo pensado y organizado durante el reformismo borbónico sobrevivió en su estructura durante varios años más. Esto puso en evidencia la utilidad del correo con fines políticos y estratégicos para cada uno de los espacios.

La instalación de la carrera Buenos Aires-Asunción

Tal como adelantamos en el apartado anterior, en 1768 la Corona incorporó a las oficinas de los correos marítimos la tarea de los correos terrestres. Esto constituía un desafío que, en el espacio rioplatense, implicó el trazado de nuevas rutas y la apertura de administraciones de correos en distintas ciudades que estaban bajo su jurisdicción.

En 1769, Domingo de Basavilbaso acordó con el gobernador del Paraguay, Carlos Morphi, la instalación de una administración de correos que estaría en conexión con la de Buenos Aires, pero que también se vincularía con administraciones que se habría de crear en Santa Fe y Corrientes. Como primeros administradores interinos para estos casos fueron nombrados oficiales reales:

Tabla 3. Administradores interinos de correo.

ADMINISTRADOR INTERINO	PERÍODO	LUGAR
Juan Bautista Goyri	1770-1771	Asunción
Antonio Medina	1769-1771	Santa Fe
Juan Antonio Elguera	1771-1773	
Juan Esteban Martínez	1770-1774	Corrientes

Elaboración propia en base a datos extraídos del AGN, S9-738, División Colonia, Sección Gobierno colonial. Correos, guerra, gastos y filiaciones, 1770-1810, y a la obra de Walter Bosé, 1970.

Tanto Basavilbaso como estos administradores, en sus correspondientes ciudades, fueron los encargados en pensar y organizar lo que a futuro se convertiría en la “carrera del norte”.³³ El *Proyecto de Correos por la vereda de Santa Fe hasta el Paraguay* fue elaborado

³³ Este proceso se puede seguir a través de la correspondencia que mantuvieron los distintos administradores entre sí, y que se encuentran resguardados en AGN, S7-1422, Fondo Basavilbaso, 1737-1805; AGN, Fondo Basavilbaso,

por Manuel de Basavilbaso y aprobado en Madrid por la Real Renta en 1771.³⁴ Con ello, la Corona daba su aval para la instalación de este camino que uniría a ambas gobernaciones.

Para que la carrera tuviese éxito era menester que los administradores de cada ciudad, en colaboración con los gobernadores y sus respectivos tenientes, buscasen otros sujetos que estuviesen interesados en formar parte de la empresa, tales como maestros de postas, oficiales de correo y canoeros. También debían colaborar en la instalación de postas que asegurasen la viabilidad de los caminos. En una carta enviada al teniente de gobernador de Corrientes en 1773, Manuel Basavilbaso sostuvo que la distancia ideal entre cada una de ellas debía ser “de ocho a diez leguas”.³⁵ Ello respondía también al reglamento de postas antes mencionado.

Para el inicio de la planificación de los caminos se nombró comisionado de correos a Bernardo de Garmendia.³⁶ Su función era realizar el recorrido que podía ser utilizado y organizar los espacios donde debía funcionar cada posta.³⁷ Según se consideraba, debía aprovecharse el camino por el río Paraná, si bien el trayecto se haría por tierra, costear el río implicaría mayor seguridad. De este modo eran aprovechadas, para fines utilitarios, las características geográficas de la región.³⁸

Mientras que la administración de Santa Fe serviría de nexo con la carrera del Perú, las postas de Corrientes lo harían con el Paraguay. Cabe destacar, además, que esta carrera había tenido dos antecedentes: por un lado, el sistema de comunicaciones entre los pueblos de las misiones a cargo de la Compañía de Jesús y, por el otro, un correo provisorio que había ensayado Pedro de Cevallos cuando fue nombrado gobernador de Buenos Aires mientras se hallaba realizando tareas de demarcación en la frontera con Portugal ente 1757 y 1762.³⁹ Estos

S7-1423, 1753-1946; AGN, S9-738, División Colonia, Sección Gobierno colonial. Correos, guerra, gastos y filiaciones, 1770-1810.

³⁴ Palma, “El correo en Corrientes durante la época colonial”. *Nordeste*, no. 8 (1966): 110.

³⁵ AGPC, Gobierno, 1773, t3, f126.

³⁶ Garmendia era sargento mayor y capitán de blandengues de la milicia de Santa Fe. Su elección se debió a que era un hombre “hábil” y conocedor de los caminos. Walter Bosé, “Las postas en las provincias de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes y Misiones (1772-1820)”. *Memoria Académica* (1970): 92.

³⁷ Bosé, “Postas”, 1970, 92.

³⁸ A partir de la lectura de las actas capitulares del cabildo correntino, hemos encontrado algunas referencias a la dificultad que implicaba el traslado de la correspondencia desde Corrientes hasta Buenos Aires a raíz del estado de los caminos; estas discusiones se dieron principalmente en el siglo XVII.

³⁹ Ambos casos se hallaban al margen del control real y servían para conectar los poderes locales con intereses en común. Sobre el “correo de las Misiones”, la Compañía de Jesús tenía un sistema similar al camino de postas entre los pueblos que estaban bajo su órbita. El traslado de la correspondencia estaba a cargo de los “indios de la caballeriza”, quienes hacían recorridos entre 9 y 10 leguas, y luego cambiaban para continuar camino. Bosé, “Postas”, 1970.

Por su parte, el ensayo de Cevallos tuvo lugar entre 1757 y 1762. Instruyó a su delegado, don Alonso de la Vega, que cada quince días despachase un correo con noticias del gobierno, que debía ser costeado por el cabildo de Buenos Aires. Palma, “Correo”, 1966, 106-107.

antecedentes también sirvieron para pensar los puntos estratégicos que podían funcionar de postas, sobre todo en conexión con el Paraguay, además del tiempo estimativo que podía llevar el recorrido total.

Ahora bien, el otro aspecto que debía solucionarse para la puesta en marcha efectiva de la carrera era su financiamiento. Como vimos anteriormente, la idea inicial de la reforma postal incluía el hecho de que los servidores que intervenían en ella debían percibir un salario por su labor. Esta situación que era central para evitar que primasen los intereses personales por sobre el servicio a la Corona –al menos desde la perspectiva ilustrada– no se logró concretar para la carrera Buenos Aires-Asunción. En una carta fechada el 6 de junio de 1773, Grimaldi respondió a un pedido realizado por Manuel Basavilbaso en el que solicitaba ayuda de la superintendencia para costear la nueva carrera. La respuesta fue negativa debido a que “no era responsabilidad de esa dependencia costear una nueva carrera”; además, agregó que “la Renta ya gravaba los elevados gastos que hacen en el giro los del Perú y Chile, era preciso que estos del Paraguay cubriesen sus gastos”.⁴⁰ Con esta respuesta del superintendente de correos es posible pensar que, si bien era importante mejorar las comunicaciones en toda la jurisdicción de la Corona, seguían existiendo rutas que eran consideradas prioritarias: en el caso del Perú, la conexión con ese virreinato y el paso por Potosí; en el de Chile, la gobernación con salida al Pacífico.

Ante esta situación, el administrador de Buenos Aires debió pensar otras alternativas para la viabilidad de la carrera. Una solución fue el pedido a los administradores que en la búsqueda de los maestros de postas tuviesen en cuenta a sujetos que pudiesen entregar caballos y víveres de su propiedad, y que a cambio contarían con fueros y estarían exentos del servicio militar.⁴¹ Asimismo, encontramos varios instrumentos que indicaban la aprobación de fiadores para las distintas administraciones. Tales donaciones iban desde 200 hasta 500 pesos plata. En algunos casos eran los propios administradores los que actuaban de fiadores, como el caso de Antonio Elguera en Santa Fe, mientras que en otros era un tercero el que oficiaba de garante en una administración, como ocurrió en Corrientes, tras el nombramiento de Justo García Zúñiga, quien tuvo como fiador a José Fernández Blanco. Este sistema de fianzas se mantuvo hasta la primera década del siglo XIX.⁴² El interés de particulares en costear al correo nos lleva a suponer que existían intereses importantes en torno a que la empresa funcionase de forma

El traslado lo realizaba un chasque y, si bien era un servicio más bien personal, contaba con cierta regularidad y servía de comunicación a toda la región con Buenos Aires y Santa Fe. Esa estructura fue aprovechada luego para la comunicación oficial anhelada por la Corona.

⁴⁰ AGN, S7-1422, Fondo Basavilbaso, 1737-1805.

⁴¹ AGN, S7-1422, Fondo Basavilbaso, 1737-1805.

⁴² AGN, S9-738, División Colonia, Sección Gobierno colonial. Correos, guerra, gastos y filiaciones, 1770-1810.

efectiva. Esto no fue en detrimento de la presencia de la Corona a través de sus misivas de gobierno, sino que volvió a poner en escena las tensiones en torno al poder entre la monarquía y los grupos locales.⁴³

Tras la aparente solución de las dificultades iniciales, todo pareció encaminado para que la carrera comenzase a funcionar de forma oficial en enero de 1774. En noviembre del año anterior, Garmendia había sido nombrado administrador de correos en Santa Fe. Como resultado de su tarea se instalaron las primeras postas que fueron desde Buenos Aires hasta Santa Lucía (en Corrientes). Por su parte, en 1773 en Asunción el cargo fue ocupado por Vicente de Tagle y Rey, quien aseguró las postas desde esa ciudad hasta Itapúa. No obstante, este administrador de correo duró poco tiempo en el cargo, dado que renunció a los pocos meses y fue reemplazado por Nicolás de Igareda y Barreda.

De igual forma, los problemas volvieron a aparecer. Desde Corrientes, Juan Esteban Martínez escribió a Basavilbaso por la dificultad de hallar voluntarios. Sostuvo: “no hay quien se quiera obligar así a mantener los caballos necesarios (...) no teniendo sueldo alguno, ni renta para soportar los costos”.⁴⁴ En la misma carta, además, aparecían los problemas del terreno a lo largo de la jurisdicción. Según Martínez, el camino que separaba Santa Lucía de la ciudad de Corrientes, y a esta de Itapúa, no sólo tenía el problema de las largas distancias sino el peligro de los ríos inundables.⁴⁵

Tanto la renuncia de Igareda y Barreda como el retraso en Corrientes estuvieron vinculados al problema de la remuneración por las actividades desarrolladas. El administrador en Asunción sostuvo que dado que para él los gastos que implicaba encargarse de la tarea y el tiempo que le ocupaba debiendo “abandonar los negocios personales”, no era suficiente sólo contar con fueros.⁴⁶ Nos encontramos de este modo con una disputa de intereses entre los planes pensados desde la Real Renta de Correos de Buenos Aires y los grupos locales. En ambos casos puede pensarse que se buscaba obtener réditos personales, más allá del interés por mejorar las comunicaciones. Esto se reflejó posteriormente en los nombres que se involucraron en la

⁴³ Esta tensión entre los intereses locales y los fines de la Corona fue estudiada para otros espacios. En el caso de María Dolores del Mar Sánchez González, trabajó los obstáculos que intentaron poner los correos mayores frente a los cambios de la Corona.

Lo propio ocurrió en Cartagena de Indias, donde el proyecto de reforma postal desencadenó distintos escenarios de conflicto y desafíos en su implantación, que desvelaron la competición e interés por controlar el sistema postal hispanoamericano. La reforma postal tuvo que negociar y disputar sus atribuciones dentro de la sociedad colonial con los distintos agentes implicados en la circulación de la información, que revelaron cómo se vertebraban en la práctica los actores sociales.

⁴⁴ AGPC, Gobierno, 1773, f101.

⁴⁵ AGPC, Gobierno, 1774, f78.

⁴⁶ AGN, S7-1422, Fondo Basavilbaso, 1737-1805.

empresa del correo, ya que en su mayoría eran comerciantes. Tanto el correo como el comercio tenían en común la necesidad de un camino seguro que garantizase el tránsito y la importancia de intercambiar información que pudiese ser útil. De este modo vemos cómo una iniciativa pensada desde la Corona para ejercer mayor presencia en los territorios era interpelada por los grupos locales con sus propios fines. Hecho alimentado por el autofinanciamiento de la carrera.

Estas disputas retrasaron los planes de Basavilbaso. No fue hasta marzo de 1774 que la empresa se pudo poner en marcha. En el primer viaje que debía servir de prueba, se estipuló que la correspondencia iniciase desde Buenos Aires el 12 de marzo hasta Santa Fe, de donde debía partir el 20 de ese mes para llegar a Corrientes entre el 25 y el 26 y ser remitida a Asunción el día 30; por su parte, el mismo 30 de marzo, el administrador en Paraguay debía enviar la correspondencia con destino a Buenos Aires. De este modo, el cruce debía realizarse en Itapúa.

⁴⁷ La intención era que todo el trayecto de la carrera quedase asegurado en dos meses.

Para que este primer viaje se ejecutase de forma correcta, Garmendia debió intervenir en el camino que pertenecía a la jurisdicción de Corrientes y establecer algunas postas desde Santa Lucía hasta Itatí. En retribución por su labor recibió el título de *maestro mayor conservador y director de postas y correos de la carrera de Santa Fe y Corrientes al Paraguay desde Buenos Aires*.⁴⁸ Este título fue reconocido por la Real Renta de Correos en Madrid, lo que lo posicionó como uno de los referentes de la carrera, siguiendo a su creador Manuel Basavilbaso.

La situación con Corrientes finalmente fue salvada por la Junta de Temporalidades, encargada de administrar los bienes de la Compañía de Jesús expulsada en 1767. A fines de ese año, otorgó al correo dos edificios que eran de la Compañía en la ciudad de Corrientes. Al año siguiente García de Cossio, teniente de gobernador de la ciudad, logró instituir las postas de Ensenada, Itatí, San Antonio, Itá Ibaté, Santa María e Itapúa. Como primer administrador de la carrera fue designado José Justo García de Zúñiga, quien se desempeñó en el cargo durante los primeros meses del funcionamiento.⁴⁹

Con el paso del tiempo y a partir de las necesidades que surgieron con los viajes de los chasques, se fueron agregando nuevas postas y mejorando la organización. En este proceso fue fundamental la incorporación del camino de las antiguas misiones para asegurar la regularidad y la seguridad de los caminos, situación que se dio para mediados de 1790. También fue importante la intervención de Manuel Ignacio Fernández, superintendente del Río de la Plata,

⁴⁷ AGPC, Gobierno, 1773, t3, f127.

⁴⁸ AGN, S7-1423, Fondo Basavilbaso, 1737-1805.

⁴⁹ Palma, "Correo", 1966.

encargado en materia de hacienda. En este sentido, Basavilbaso se comunicó con el superintendente con el fin de informar sobre su proyecto y solicitar ayuda económica.⁵⁰ En una carta comentó las dificultades existentes con el establecimiento de las postas y la necesidad de reducir las distancias entre ellas para que la carrera no sea inviable. Como solución planteó que, a la utilización de los poblados establecidos –sobre todo en la jurisdicción de Corrientes– era menester incorporar estancias privadas. De este modo, en ese espacio con abundante presencia de agua, se podían ocupar terrenos administrados por particulares que actuarían como maestros de postas.⁵¹

El mapa 3 muestra cómo quedó constituida finalmente la carrera Buenos Aires-Asunción con sus respectivas administraciones y postas y, como se puede observar, el número de postas aumentó significativamente.

En el mapa discriminamos las postas que se encontraban bajo cada administración. Como se puede observar, en el transcurso de la carrera, Buenos Aires y Santa Fe terminaron siendo importantes administraciones, pero con pocas postas a su cargo. La mayoría de estas se encontraban bajo la administración de Corrientes; en este aspecto podemos inferir que las características geográficas del espacio alentaron a esta situación. Según el propio Martínez, el camino que separaba Santa Lucía de la ciudad de Corrientes, y a esta de Itapúa, no sólo tenía el problema de las largas distancias sino el peligro de los ríos inundables.⁵² Como hemos señalado, la seguridad de los caminos también debía considerarse a la hora del viaje; hasta el momento hemos registrado una sola noticia de robos de caballos en el camino entre Santa Lucía y Candelaria, aunque los animales fueron finalmente recuperados.⁵³

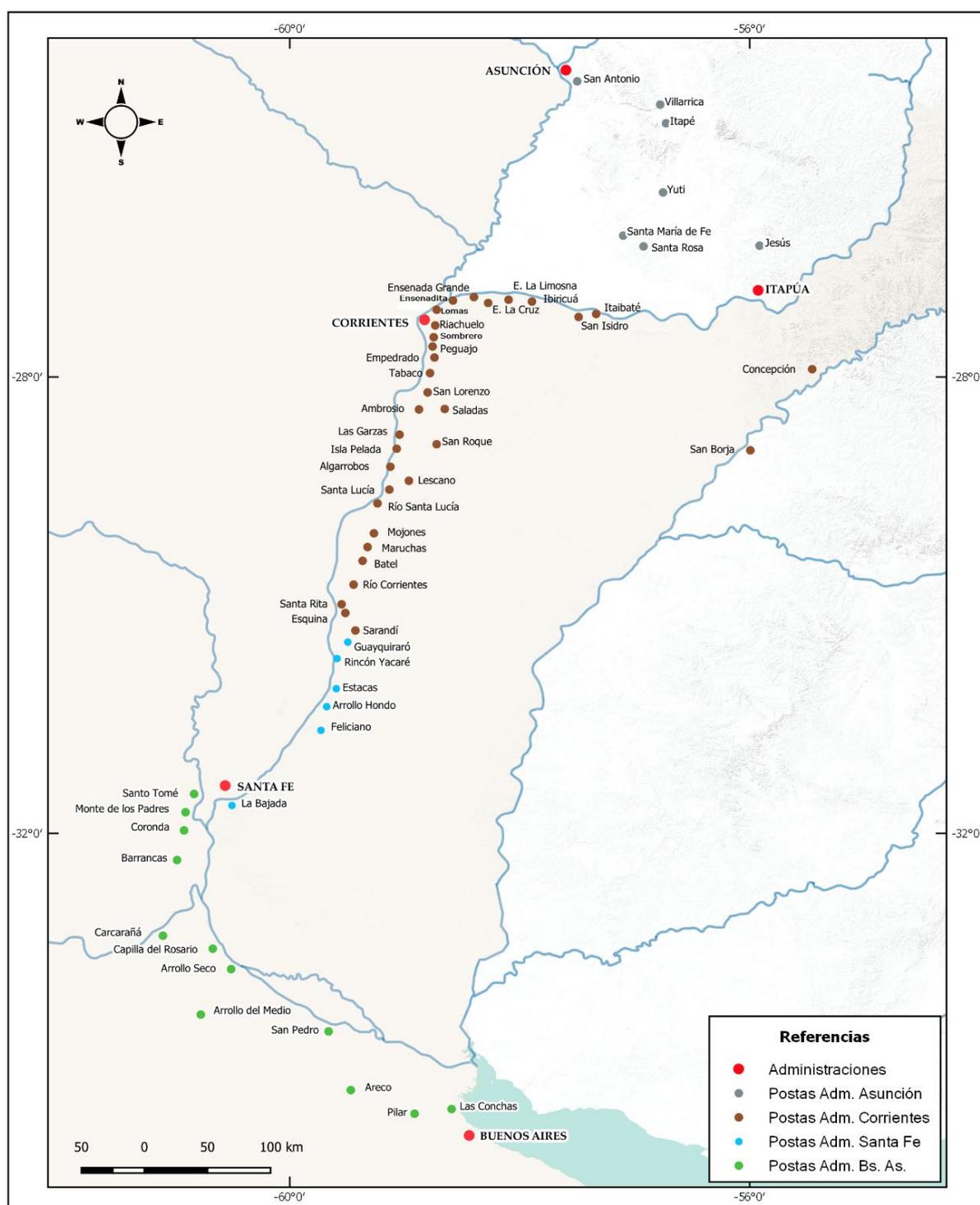
⁵⁰ Si bien no es un tema en el que nos detendremos en este artículo, consideramos pertinente mencionar que las disputas entre los manejos de los pagos entre la Real Renta de Correos y la Real Hacienda fueron una constante. AGN, S9-738, División Colonia, Sección Gobierno colonial. Correos, guerra, gastos y filiaciones, 1770-1810.

⁵¹ AGN, S9-738, División Colonia, Sección Gobierno colonial. Correos, guerra, gastos y filiaciones, 1770-1810.

⁵² AGPC, Gobierno, 1774, f78.

⁵³ AGPC, Gobierno, t37, 1779, f.129.

Mapa 3. Postas de la carrera Buenos Aires-Paraguay.



Elaboración propia en base a datos disponibles en el AGN, AGPC y ANA.

La consolidación de la carrera postal

La consolidación de la carrera implicó no sólo el establecimiento del camino que asegurase la circulación del correo, sino también el trabajo conjunto de las administraciones y

servidores involucrados. Un ejemplo de ello fue el acuerdo entre los administradores de Buenos Aires, Santa Fe, Corrientes y Asunción, donde se estipuló la regularidad del correo a través de un plan mensual, el cual se estipuló de la forma siguiente:

El día 12 se sale de Buenos Aires para Santa Fe.

“Del 15 al 16 llega a Santa Fe.

El 17 sale de Santa Fe para Corrientes.

Del 24 al 25 llegaba a Corrientes.

Por otra parte, el mismo día 12 se sale del Paraguay.

Del 17 al 18 llega a Itapúa y sigue para Corrientes.

Llega del 24 al 25 en donde cambia la correspondencia con el que va de Buenos Aires y llega al propio tiempo.

El 26 se despacha en Corrientes el correo de la parte de Buenos Aires.

Del 1 al 2 llega a Santa Fe.

El 4 sale de Santa Fe.

Del 7 al 8 llega a Buenos Aires.

El 27 se despacha el correo del Paraguay en Corrientes.

Del 3 al 4 llega a Itapúa.

El 8 al Paraguay”.

Para que este itinerario se llevase a la práctica fue necesario que la organización de los despachos en las ciudades respetase los plazos pautados. También resultó de importancia el rol de los maestros de postas en la asistencia de los chasques. Esta regularidad fue cumplida a excepción de pocas ocasiones atribuidas a cuestiones climáticas y/o al crecimiento de los ríos y las inundaciones.

Para 1785 en adelante, encontramos registros regulares de las cartas recibidas y enviadas en la administración de Asunción. A partir de ello pudimos contabilizar un total de 944 cartas y paquetes que se enviaron a lo largo de la carrera y a otras ciudades conectadas. La riqueza de estos registros radica en poder observar el control que existía desde la administración en torno a la carrera; dicho control fue característico de todas las administraciones creadas en el período borbónico, por lo que el correo no sólo no escapaba de ello, sino que era fundamental hacerlo por las comunicaciones y por la recaudación de la Real Renta.⁵⁴ Estos datos nos permitieron

⁵⁴ En la sección Nueva Encuadernación del ANA se conservan los registros de la carrera entre 1785 y 1821. La ausencia de los años previos puede deberse a dos factores, o bien no se realizaron esos registros, puesto que la carrera en sus primeros años estuvo en un proceso de organización, o fue el orden en el archivo lo que extravió los

elaborar una base con el fin de sistematizar la información y poder, de esta forma, dilucidar algunos aspectos como: la frecuencia de las llegadas y salidas, emisores y receptores y sus respectivos cargos, el tema tratado en las cartas y las ciudades de partida y de destino.

En cuanto a la frecuencia del correo, este funcionó de forma bastante regular con entradas y despachos en todos los meses, casi siempre en los días establecidos. Hemos registrado un cambio con respecto al itinerario puesto inicialmente, ya que lo común era que los días 13 se realizara el despacho desde Asunción, mientras que el arribo ocurría los días 19 o 21 de cada mes. Asimismo, a partir de 1790 llegaban y se enviaban misivas todos los meses, lo que nos muestra que la idea inicial de un correo bimensual se agilizó con la consolidación de la carrera.⁵⁵

De todas formas, a partir de los registros que se encuentran en Nueva Encuadernación del ANA que se corresponden con el periodo 1790-1800, elaboramos las siguientes tablas que sintetizan la información de la década registrada con el objetivo de mostrar hasta qué punto el itinerario propuesto se cumplía. Esto podía variar de año en año o de mes a mes, ya que los retrasos del correo generalmente eran por razones específicas. En la columna de mes figuran los días tanto de llegada como de salida, en la columna de cuentas la cantidad de cartas y/o paquetes por esos días.

Si comparamos las tablas 4 y 5 podemos ver cómo hubo más correspondencia que se recibió en Asunción (un total de 539) que las que se enviaron desde ella (404). Una posible explicación de esto quizás se deba al uso del correo para fines de gobierno, más allá del envío de misivas privadas. A partir de 1776, Buenos Aires se convirtió en capital virreinal por lo que, a través del correo, también se enviaban diferentes ordenanzas que tales ciudades debían acatar, lo cual no siempre implicaba una respuesta directa.⁵⁶ Cabe aclarar que no en todos los casos el destino u origen de la correspondencia estaba asociado a Buenos Aires y Asunción como extremos de la carrera, algunas de las cartas tenían como protagonistas otras ciudades de la carrera e incluso por fuera de ella. A lo largo de los diez años hemos encontrado el envío constante de misivas a Córdoba por parte de religiosos, como así también la recepción de correspondencia de comerciantes de Santa Fe.

documentos. La primera hipótesis tiene sustento si se compara con los registros resguardados en la sala 9 del AGN, que datan de la misma época para la administración de Buenos Aires.

⁵⁵ Datos obtenidos a partir de la Sección Nueva Encuadernación del ANA, volúmenes varios.

⁵⁶ Este seguimiento es posible de realizar, puesto que las diferentes administraciones registraban con detalle los emisores y receptores de la correspondencia. A futuro podremos ampliar esta afirmación a partir de datos estadísticos.

Tabla 4. Correspondencia que partió desde Asunción entre 1790 y 1800. Mes y día.

ENE	27			JUL	46		
11	2	ABR	35	10	1	OCT	21
13	1	10	4	11	7	11	2
14	2	11	2	13	4	14	2
16	2	15	3	14	2	17	2
19	19	17	2	17	3	18	1
20	1	18	1	19	27	19	10
		19	21	no figura	2	20	3
FEB	47	20	1			no figura	1
12	4	no figura	1	AGO	33		
13	4			7	1	NOV	33
14	5	MAYO	30	11	4	8	1
19	29	9	5	13	1	11	4
20	5	11	2	19	20	13	2
		12	2	20	7	19	19
MAR	33	13	3			21	3
3	2	19	13	SEPT	35	no figura	4
10	2	20	2	2	1		
12	1	26	2	6	2	DIC	26
13	1	no figura	1	10	2	4	1
17	2			13	9	10	2
18	1	JUN	37	17	1	11	4
19	21	10	2	19	15	13	3
24	3	11	4	21	3	19	15
		12	2	no figura	2	31	1
		13	7			no figura	1
		18	1			12	1
		19	18				
		26	3				
						TOTAL	404

Elaboración propia en base a ANA, Sección Nueva Encuadernación, volúmenes varios.

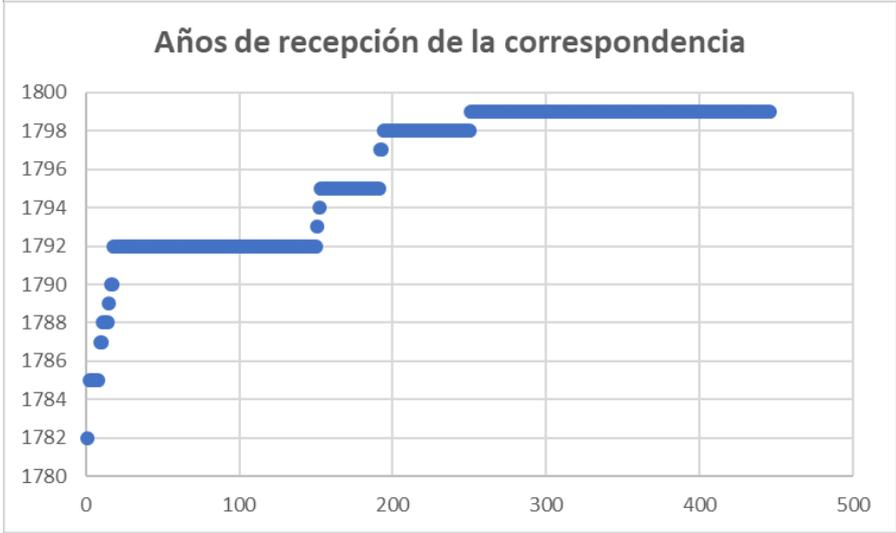
Tabla 5. Correspondencia que llegó a Asunción entre 1790 y 1800. Mes y día.

ENE	46			JUL	72	OCT	40
6	2			1	1	3	2
11	1			3	2	11	1
13	1			6	1	15	2
18	1	MAYO	36	7	1	16	1
19	2	9	1	12	1	17	1
no figura	39	10	1	13	4	19	18
FEB	44	11	1	16	1	no figura	15
12	1	13	4	19	2	NOV	34
14	1	21	1	21	1	6	1
15	1	no figura	28	30	1	12	1
16	1			no figura	57	13	1
no figura	40			AGO	58	19	4
MAR	53			3	1	no figura	27
10	1			12	1	DIC	36
12	1			14	1	11	1
13	1	JUN	34	16	1	13	1
19	3	3	1	29	1	14	1
26	1	13	1	no figura	53	15	1
no figura	46	15	1	SEPT	55	16	1
ABR	30	16	1	3	1	17	1
3	1	19	2	9	1	19	1
7	1	20	1	10	1	26	1
8	1	21	1	12	1	30	1
13	1	22	1	13	2	no figura	27
19	1	24	1	19	1	en blanco	1
28	1	no figura	24	25	1	no figura	1
no figura	24			27	1		
				no figura	46	TOTAL	539

Elaboración propia en base a ANA, Sección Nueva Encuadernación, volúmenes varios.

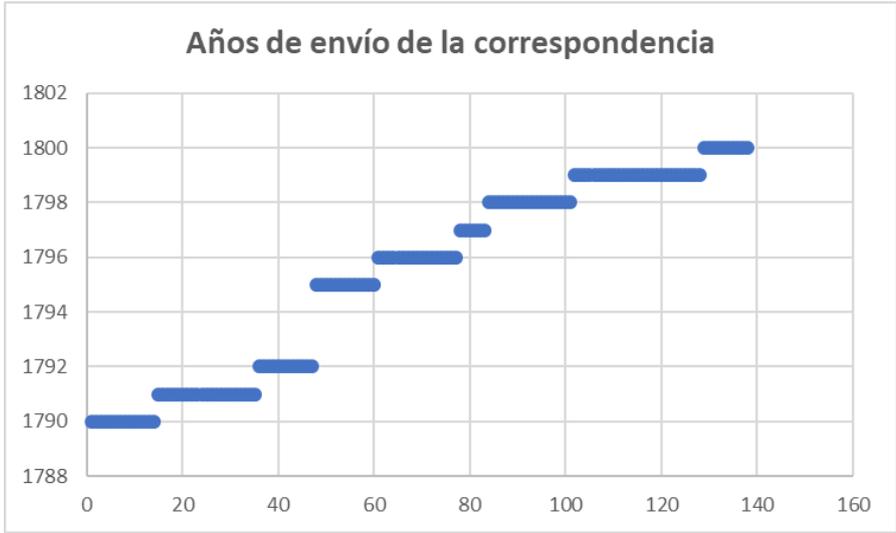
A la información que presentan las tablas es necesario incorporar la variable de los años, para atender si se trataba de un flujo constante en cuanto a la cantidad de cartas y/o paquetes recibidos y enviados o si esto también podía variar. Por esta razón elaboramos los siguientes gráficos que nos permiten visualizar este aspecto.

Gráfico 1. Años registrados por la administración de Asunción de la recepción de la correspondencia entre 1790 y 1800.



Elaboración propia en base a ANA, Sección Nueva Encuadernación, volúmenes varios.

Gráfico 2. Años registrados por la administración de Asunción del envío de la correspondencia entre 1790 y 1800.



Elaboración propia en base a ANA, Sección Nueva Encuadernación, volúmenes varios.

Con el gráfico 1 podemos observar que los registros de la administración indican años en donde hubo mayor recepción de correspondencia (1792 y 1799), y otros en los que fue mucho menor. Por su parte, en el gráfico 2 es notorio que existía una mayor constancia en el envío. Si comparamos ambos gráficos podemos afirmar que, al menos durante los 10 años registrados, fue mayor el tráfico de salida que de ingreso en la administración de correos de Asunción.

Si bien los datos presentados son de sólo diez años y no del total de la carrera, sostenemos que estos registros son una prueba de cómo la consolidación se dio ya hacia fines de la centuria. Los registros de las administraciones son un claro ejemplo de cómo se plasmaron las ideas ilustradas en torno a la organización y control del correo, puesto que el detalle permite hacer un seguimiento pormenorizado del uso de la carrera.

Conclusiones

A lo largo del artículo expusimos el rol que cumplió el correo en el marco de las reformas propuestas por los Borbones. Centralizar el control de las comunicaciones en manos de servidores reales que respondieran directamente a la Corona fue parte un programa vinculado directamente con el clima de época, una idea ilustrada que pretendió profundizar el absolutismo de las monarquías modernas. Estrechamente relacionado al correo se encontraba la recaudación de la Real Hacienda, por lo cual recuperar el control postal también debía implicar mejorar los ingresos para la Corona, aun cuando se debía financiar sueldos para los servidores. Debido a estos factores, la historiografía consideró durante mucho tiempo que se produjo un paso de un correo privado a uno de control público. Sin embargo, en la práctica esto no se dio de forma tan directa. Más bien hubo un juego de tensiones entre los intereses y objetivos de la monarquía y el accionar de los sujetos del correo.

Tanto en la península como luego su aplicación en el espacio rioplatense, implicó la formación de un nuevo grupo de burócratas unidos no sólo por sus actividades dentro de la empresa sino por fines personales. Para el caso que presentamos, la carrera entre Buenos Aires y Asunción, esta situación quedó en evidencia ante la negativa de Madrid de financiar dicha carrera y la pronta respuesta de quienes otorgaron préstamos y/o gestionaron la organización de postas mostrando un claro interés en el funcionamiento del servicio. No es un dato menor que los sujetos vinculados al correo fueran en su mayoría comerciantes que mantenían alianzas entre sí. Para este grupo, el correo resultó una oportunidad, tanto para mantener la circulación fluida de la información a través de las misivas como para aprovechar el envío de bienes comercializables. A su vez, este fenómeno caracteriza a lo ocurrido en el espacio rioplatense puesto que, a diferencia de lo estudiado para otros espacios con mayor influencia de los correos

mayores, sostenemos que aquí la ausencia de un grupo de antaño vinculado al correo y los intereses comerciales dieron su impronta.

Más allá de esta situación, el proceso atravesado para la instalación de la carrera postal nos muestra el clima de época en materia de comunicaciones. Durante el reinado de los Habsburgos, la circulación de la correspondencia estuvo ligado a la figura de los correos mayores; asimismo existía una estructura de navíos muy ligada a la carrera de Indias. Para los Borbones era imperante mantener la presencia del gobierno a través de las misivas, es por ello por lo que se abrieron nuevos caminos y se buscó la agilización del traslado de la correspondencia. El conjunto de reglamentos, proyectos y acuerdos no hacen más que reforzar esta idea. A pesar de las dificultades iniciales que existieron para poner en marcha el proyecto, vemos cómo años después se trataba de un correo bien aceitado que cumplía con al menos una parte de sus objetivos.

Consideramos que lo presentado nos permite afirmar el rol que cumplió esta carrera postal en el marco de las reformas en todas las jurisdicciones de la Corona. Asimismo, el estudio de este caso en particular nos permite analizar las adaptaciones que fueron necesarias al plan original de la monarquía, aspecto que fue llevado adelante también en otros espacios que ya han sido estudiados. Resulta interesante ver el intercambio postal entre los agentes involucrados, el cual nos permitió advertir dos aspectos: por un lado, las negociaciones que se llevaron adelante y, por el otro, las relaciones existentes. Asimismo, constatar en los registros existentes el hecho de que esas negociaciones finalmente se vieron reflejadas en el funcionamiento y consolidación de la carrera.