

**EL SISTEMA DE CORREOS EN ANTIOQUIA ENTRE 1859-1919**

**GUSTAVO ADOLFO HERNÁNDEZ ROJAS**

**TESIS DE MAESTRIA EN HISTORIA  
PARA OPTAR AL TITULO DE MAGISTER EN HISTORIA**

**TUTOR  
JUAN FELIPE GUTIÉRREZ FLÓREZ**

**FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y ECONÓMICAS  
UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA  
SEDE MEDELLÍN**

## TABLA DE CONTENIDO

<b>ÍNDICE DE MAPAS</b>	<b>3</b>
<b>ÍNDICE DE TABLAS</b>	<b>3</b>
<b>ÍNDICE DE GRÁFICOS</b>	<b>4</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>5</b>
<b>CAPITULO I. EL OBJETO Y SU PROBLEMATIZACIÓN</b>	<b>10</b>
<b>A. LA HISTORIOGRAFIA</b>	<b>10</b>
<b>B. PREGUNTAS E HIPOTESIS</b>	<b>25</b>
<b>C. PUNTALES TEÓRICOS</b>	<b>32</b>
<b>CAPÍTULO II</b>	<b>48</b>
<b>ESTRUCTURA Y FUNCIÓN DEL RAMO DE LOS CORREOS EN ANTIOQUIA</b>	<b>48</b>
<b>A. ANTECEDENTES</b>	<b>48</b>
<b>B. LA INSTITUCION</b>	<b>59</b>
1. Los Empleados	61
2. Las Estafetas	67
3. Las líneas	78
<b>C. TIPOS DE CORREOS</b>	<b>87</b>
1. Ordinarios y extraordinarios	87
2. Porteados y libres de porte	89
3. Encomiendas y valores	94
4. Excepciones y objetos de prohibida circulación	97
<b>D. CONDUCCIÓN Y TARIFAS</b>	<b>99</b>
1. Circulación y tránsito	100
2. Acarreo y conductores	105
3. Tarifas y contabilidad	112
4. Anomalías e irregularidades	123
<b>CAPÍTULO III. LOS ITINERARIOS DE CORREOS EN ANTIOQUIA</b>	<b>131</b>
<b>A. EL CORREO Y LA COMUNICACIÓN EN RED</b>	<b>132</b>
<b>B. COBERTURA DEL SERVICIO POSTAL EN ANTIOQUIA</b>	<b>147</b>
<b>C. CONFIGURACIÓN TERRITORIAL DEL DEPARTAMENTO</b>	<b>151</b>
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>215</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>218</b>

<b>ÍNDICE DE MAPAS</b>		
<b>Número</b>	<b>Nombre</b>	<b>Página</b>
Mapa 1	Líneas de correos a finales del siglo XVIII	51
Mapa 2	Oficinas postales en Antioquia 1859-1919	75
Mapa 3	Red de correos y caminos de Antioquia 1859-1919	134
Mapa 4	Red de correos en Antioquia 1859-1919	150
Mapa 5	Estado de Antioquia 1863-1885	151
Mapa 6	Línea de correos en el departamento del Norte	154
Mapa 7	Línea de correos en el departamento del Nordeste	160
Mapa 8	Línea de correos en el departamento del Oriente	167
Mapa 9	Correos que partieron de Medellín Capital del Departamento del Centro	181
Mapa 10	Línea de correos del departamento de Occidente	186
Mapa 11	Correos del departamento de Sopetrán	192
Mapa 12	Líneas de correos del departamento de Suroeste	197
Mapa 13	Líneas de correos del departamento del Cauca	204
Mapa 14	Líneas de correos del Departamento del Sur	206
Mapa 15	Red de correos Interregional	210

<b>ÍNDICE DE TABLAS</b>		
<b>Número</b>	<b>Nombre</b>	<b>Página</b>
Tabla 1	Cuadro que informa sobre los salarios de los empleados de correos	64
Tabla 2	Cuadro que muestra las oficinas de correos postales adscritas a las oficinas telegráficas	68
Tabla 3	Cuadro que muestra la partida mensual destinada para cada una de las estafetas	69
Tabla 4	Cuadro de los distritos y aldeas de los Estados Unidos de Colombia: con expresión de los que tienen estafeta nacional.	72
Tabla 5	Itinerarios y estafetas de correos	76
Tabla 6	Precio de Encomiendas de valores	94
Tabla 7	Precio Correspondencias	95
Tabla 8	Tabla para medir el peso de las encomiendas y correspondencias, publicada en 1865	97
Tabla 9	Valor de Correspondencia (cartas)	113
Tabla 10	Peso de correspondencia	113
Tabla 11	valor de portes por encomiendas de productos	114
Tabla 12	Censo de población en 1870	144
Tabla 13	Cuadro que muestra la línea de correos de segundo orden entre Santa Rosa y Remedios	157
Tabla 14	Cuadro que manifiesta la frecuencia establecida para el itinerario del Correo de primer orden entre Medellín y Zaragoza	163
Tabla 15	Cuadro que muestra el primer viaje del mes del correo de la línea transversal del Atlántico que gira entre Medellín y Nare	170
Tabla 16	Cuadro esquemático que muestra el segundo viaje del mes del correo que gira entre Medellín y Nare	170

<b>ÍNDICE DE TABLAS</b>		
<b>Número</b>	<b>Nombre</b>	<b>Página</b>
Tabla 17	Cuadro esquemático que muestra el primer viaje del correo entre Medellín y Puerto Berrio	178
Tabla 18	Cuadro esquemático que muestra el segundo viaje del mes del correo entre Medellín y Puerto Berrio	178
Tabla 19	Cuadro que muestra el Itinerario del correo entre Medellín y Concordia	183
Tabla 20	Cuadro que manifiesta el itinerario establecido entre Jericó y Nuevacaramanta en el año de 1888	199
Tabla 21	Tabla que muestra el itinerario de la línea de primer orden de la línea del Sur, entre Medellín y Manizales	207

<b>ÍNDICE DE GRÁFICOS</b>		
<b>Número</b>	<b>Nombre</b>	<b>Página</b>
Gráfico 1	Correos de la línea de primer orden que partieron desde la capital Medellín hacia otros destinos postales	138
Gráfico 2	Correos de segundo orden en el departamento del Norte, que partieron desde su capital Santa Rosa	139
Gráfico 3	Correos de segundo orden en el departamento de Occidente, que partieron desde su capital Antioquia	140
Gráfico 4	Correos de segundo orden en el departamento de Suroeste, que partieron desde su capital Jericó	141
Gráfico 5	Correos de segundo orden en el departamento de Oriente, que partieron desde su Capital Rionegro y Marinilla	141
Gráfico 6	Correos de segundo orden que partieron del departamento de Sopetrán hacia otros destinos	142

## INTRODUCCIÓN

La tesis que aquí se presenta, trata de un objeto de importancia crucial en la vida político-administrativa, económico-demográfica y cultural [...] de los grupos humanos: el correo. Lo enfrenta, estudia y presenta una reconstrucción de su funcionamiento y de la estructura en red que configura, para el caso de la Antioquia de finales del siglo XIX (1859) y comienzos del siglo XX (1919): 1859 debido a que en ese momento se expide una nueva legislación que busca la total reorganización del servicio postal y la plena autonomía de los estados soberanos para organizar y controlar sus correos internos, y 1919 que es el momento en el cual se implanta el correo aéreo en el país, y por lo tanto, la producción de documentación e informes oficiales adquiere otra dinámica. Este período es muy singular además por otras circunstancias como las oposiciones de los liberales, las divisiones del partido conservador, las elecciones para presidentes, las propuestas de división territorial, las ampliaciones de caminos, carreteras, construcción de puentes y desarrollo de centros de educación, entre otras.

Así como se puede estudiar y conocer la historia de una sociedad a través del estudio de objetos o temáticas como las guerras, la religión, la minería, los transportes, la política, la vida privada, entre otros; el estudio del correo es otro filtro visor desde el cual se puede obtener un conocimiento de las sociedades, de sus dinámicas culturales, políticas y económicas. Particularmente como se aborda en esta tesis, de la comunicación entre las personas y la red general de distribución de la información, de la estructura territorial que fomenta, de las técnicas administrativas que implementa, de su interacción constante con otros medios.<sup>1</sup>

El correo estuvo ligado de forma directa al hombre, pero prestaba un servicio clave al mundo tipográfico de la prensa, que dependía del control político que se ejercía, además de las leyes de censura, a través del servicio postal, de su movimiento en

---

<sup>1</sup>Como lo señala Marshall McLuhan, ningún medio tiene sentido o existe a solas. McLUHAN Marshall, *Comprender los medios de comunicación, las extensiones del ser humano*, 1 edición, Barcelona-España, Editorial PAIDOS, 1996, documento en PDF, p.46.

ríos, caminos y ferrocarriles. Además, no se debe olvidar que los periódicos siempre se consideraron esenciales para la gente, “por ser el mejor medio de diseminar la inteligencia”, por ello, para fomentar su circulación, siempre se les aplicó la tarifa mínima; en el caso de Antioquia, circulación gratuita, siempre y cuando no fueran publicaciones de fechas inactuales.

El correo fue durante el período aquí estudiado, un servicio público legitimado y encargado de la transmisión de información y de objetos a distancia, cuya organización se renovaba paralelamente con las transformaciones económicas y culturales. Una mirada somera permite constatar, además de estabilidad institucional, que gracias al flujo que el correo le propició, la vida en sociedad se vio catapultada: se mantuvieron y aumentaron las relaciones entre sus habitantes, tanto a nivel intra como inter-regional; la vida comercial encontró un respaldo para sus acciones; por solo mencionar algunos.

Además, si seguimos la idea de que la importancia del correo en un país se mide por el número absoluto y relativo de sus oficinas, por la cantidad de correspondencia que se despacha y por la oportunidad con que se entrega esa correspondencia, se puede señalar anticipadamente a los resultados de esta tesis, que gracias a las evidencias, el correo en Antioquia entre 1859 y 1919 traspasó las fronteras sociales, políticas y culturales que iban más allá de su propio funcionamiento.

Bajo esta perspectiva, en esta tesis se busca confrontar dos hipótesis. La primera, relativa al funcionamiento del correo; es decir, reconocer si el correo como servicio público, y bajo las premisas de eficacia, agilidad y seguridad, tuvo un verdadero funcionamiento institucionalizado en el territorio antioqueño; si su aparato legislativo, normativo y burocrático (rutas, itinerarios, valores, funcionarios, estafetas, entre otros) fue lo suficientemente fuerte como para garantizar su actividad y estabilidad, en una palabra, si lograba comunicar a la población.

En segunda instancia, la hipótesis que alude a su comunicabilidad, a su estructura y cobertura. Reconocer hasta dónde estaba extendida la red de correos, qué tan centralizado era su servicio, qué lugares del Estado Soberano de Antioquia (Departamento en 1886), contaban con estafeta u oficinas de correos; y a su vez, cómo se conectaban esas estafetas, qué sistema seguían; en otro sentido, por dónde circulaban los correístas con los mensajes y encomiendas.

Ahora bien, para presentar los resultados del proceso de investigación que está tras el texto que aquí se presenta como tesis, se ha recurrido a una analítica que adopta el correo como un organismo que hace parte esencial de la vida gubernativa y social. En esa dirección, se busca describir tanto su anatomía como su fisiología, su estructura en red como la estructura institucional con la que operaba (funciones). En otras palabras, la malla de rutas y estafetas enfrentada a una precisa normatividad que lo controlaba y lo hacía fluir.

Para lograr esta descripción, y en general la reconstrucción de todo el sistema del Ramo Postal, fue esencial poner en conjunción el análisis histórico, en un sentido ortodoxo y una de las herramientas esenciales de la geografía, la cartografía. En el análisis propiamente disciplinar se hizo la revisión de archivo para constatar, recopilar, transcribir y cotejar las fuentes posibles de ser usadas. En ese proceso se pudo constatar que exceptuando la información que reposa en Adpostal, que sale de los límites temporales aquí trabajados, se trata de una documentación muy dispersa, sobre todo en lo que se refiere a los registros propios de las oficinas, es decir, número, cantidad y valores de los correos transportados para un período particular. Llama la atención este comportamiento, pues como se podrá ver en esta tesis, se trató de un Ramo fuertemente regulado y por lo tanto funcional para la vida social y gubernamental.

Por lo demás, el registro de las diferentes normatividades que se fueron estipulando y que eran las usadas para controlar y mantener un servicio activo y expandido en el territorio en toda su jerarquía regional, subregional y local, es abundante,

exceptuando algunos períodos de conflicto local y nacional. Y fue precisamente esas series de documentos, que dan cuenta de una vida institucional de gran operatividad, las que resultaron de mayor utilidad para esta investigación.

Por su parte, en lo que se refiere a la cartografía, es importante señalar que se trató de un ejercicio de conocimiento y aprendizaje de nuevas herramientas para el análisis histórico, en particular el software ArcGis, que es el que aquí se usó para montar los mapas que se presentan. Una herramienta que va más allá de simple instrumento para el dibujo, es un Sistema de Información Geográfica, que posibilita la interacción de la información que se ha podido vaciar en bases de datos y que sugiere, a través de su puesta en juego, pautas para la interpretación de su comportamiento.

Así, en el primer capítulo de esta tesis: *“El objeto y su problematización”* y a pesar de la constatación de que se trata de un objeto de investigación poco explorado por la disciplina de la historia para el caso colombiano y antioqueño en particular, se hace una descripción o balance de la historiografía del asunto. Además, luego de presentar las hipótesis que han guiado el proceso de investigación, aborda los postulados de algunos teóricos, que se reconocen indispensables para la analítica que se ha seguido para lograr la reconstrucción de ese servicio público, en el Estado Soberano de Antioquia.

El segundo capítulo, denominado *“Estructura y función del Ramo de los correos en Antioquia”*, avanzando en la dirección de mostrar, como su título lo indica, el Correo en Antioquia como un organismo que puede ser leído a través de la interacción entre su estructura (anatomía –red–) y la prestación de servicio (fisiología –función–), presenta lo que para la tesis resulta, los antecedentes o la historia del servicio postal en Colombia y Antioquia antes de 1859.

Luego de ese acercamiento, se presenta la reconstrucción que se logra gracias a la investigación, de los elementos que conformaban el correo como institución:

empleados, estafetas, líneas, tipos de correo, tarifas, circulación, tránsito y conducción; pero igualmente, las anomalías e irregularidades presentadas en el servicio. Todo ello, va conduciendo al dibujo de un mapa de la distribución territorial de las estafetas u oficinas postales que estuvo vigente en el territorio antioqueño en aquellos tiempos.

El tercer capítulo por su parte, denominado: "*Itinerarios de correos en Antioquia*", da cuenta de la cobertura, la operatividad, la extensión de la red postal y el nivel de comunicabilidad que implementó este servicio en el territorio. En él, siguiendo la definición de red planteada por Pierre Musso y Michel Serres, y desde la analítica de los diferentes itinerarios de carácter intra e interregional publicados en la prensa, se logra una reconstrucción del entramado de estafetas y líneas que operaron en Antioquia y para cada departamento en que estuvo dividida como Estado Soberano entre 1863 y 1885 (Nordeste, Norte, Centro, Oriente, Occidente, Sopetrán, Cauca, Suroeste y Sur).

Al igual que de la operatividad de los correos a nivel intrarregional, en este capítulo también se dedican algunas páginas a los correos de orden Nacional, es decir, aquellos de carácter interregional que comunican el territorio antioqueño con otras ciudades o regiones del país como Bogotá, Barranquilla, Manizales o Mompóx.

Finalmente, esta tesis presenta algunas de las conclusiones a las que se pudo llegar luego de un proceso de investigación histórica caracterizado por la servidumbre a las fuentes, a su estado, dispersión y fragmentariedad.

## CAPITULO I. EL OBJETO Y SU PROBLEMATIZACIÓN

### A. LA HISTORIOGRAFIA

El asunto de los correos<sup>2</sup> en Colombia y particularmente en Antioquia en la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del XX, como tema de investigación histórica, no ha sido muy trabajado, pero de los estudios disponibles, es imprescindible mencionar el trabajo de Mario Arango Jaramillo, Augusto Peinado y Juan Santa María, denominado “*Comunicaciones y correos en la historia Colombia y Antioquia*”<sup>3</sup> que de una manera amplia y coherente, describe algunos de los hitos más importantes de los correos en Colombia y Antioquia desde el establecimiento en el siglo XVIII hasta el siglo XX. En este texto se presentan a modo de contextualización, algunos datos de carácter político, cultural y económico y del elemento predominante, el correo. Se realiza una descripción del correo de una manera amplia y general, pues hace un recorrido desde la época colonial, hasta muy avanzado el siglo XX.

En la primera parte, que temporalmente va desde 1750 a 1859, los autores exponen algunas temáticas como el surgimiento de los correos en el “Viejo Mundo”, la utilización de los chasquis de a pie<sup>4</sup> (ver imagen 1) para el normal funcionamiento del “servicio postal” en las sociedades precolombinas y, la introducción de los correos en el virreinato de la Nueva Granada con el establecimiento de las primeras carreras de correos, por parte de la Corona española.

---

<sup>2</sup> Correo: (del catalán *correu*, del occitano *corrieu*, y este del francés antiguo *corlieude corir*, correr y *lieu*, lugar. Persona que tiene por oficio llevar correspondencia de un lugar a otro. Organización para el transporte de correspondencia. Edificio u oficina donde se organiza el transporte de la correspondencia. Conjunto de cartas recibidas por el correo. Ver: MOLINER María., *Diccionario de uso del español*, Madrid, Gredos, 2007.

<sup>3</sup> ARANGO JARAMILLO Mario, Augusto PEINADO NAVARRO y Juan SANTAMARÍA ÁLVAREZ., *Comunicaciones y Correos en la historia de Colombia y Antioquia*, Bogotá, Editorial Gente Nueva, 1996.

<sup>4</sup> Los Chasquis, portadores de un mensaje verbal, eran seleccionados entre los corredores más veloces; partía en carrera, seguía la ruta hacia el destino indicado y debía recorrer la distancia hasta la posta siguiente sin detenerse para tomar aliento, al llegar a la primera posta uno de los corredores de relevo allí estacionados tomaba conocimiento del mensaje y partía velozmente hacia la siguiente posta. Ver: ARANGO JARAMILLO M., *Op. Cit.*, 1996, p. 17.



Imagen que muestra la representación de un Chasqui peruano<sup>5</sup>

La segunda parte, que va de 1859 a 1886, habla de la implementación de las estampillas postales como una forma para controlar el fraude en el transporte de encomiendas, así como el papel de los arrieros y los bogas del río Magdalena en el transporte de correos. Para los autores, el establecimiento de las estampillas postales es una medida que va en paralelo con la unificación de las tarifas en el envío de la correspondencia hacia las diferentes estafetas del territorio<sup>6</sup>, pues con

<sup>5</sup> También llamado Chaski. Eran ágiles y altamente capacitados corredores que entregaban los mensajes reales y otros objetos a los gobernantes del Imperio Inca. Principalmente estaban bajo el servicio del Sapa Inca "Soberano Inca". Según Garcilaso de la Vega, llevaba al Inca pescado fresco de la costa, cubriendo una distancia de 600 kilómetros. Los Chasquis fueron enviados a lo largo de miles de kilómetros, aprovechando el gran sistema de redes viales del Tahuantinsuyo. También extendieron sus rutas a los rincones más distantes del imperio Inca (en los actuales países de Colombia, Bolivia, Argentina y Chile.) Cada Chasqui llevaba un pututu (especie de trompeta hecha de un caracol) para anunciar su llegada, y un quipu donde la información se almacena, y un qëpi en la espalda para mantener los objetos para ser entregados. Los Chasquis trabajaban para un sistema de comunicación que permitía transmitir mensajes a grandes distancias en un breve período de tiempo. Los Tambos, o estaciones de relevo, se construyeron en los puntos clave a lo largo del sistema vial para servir de refugio o alberque con alimentos y agua. Iniciaban su recorrido cerca de un tambo y corrían a la siguiente estación donde se encontraba otro tambo y Chasqui para su relevo. Hacia 1535, se difunde la palabra en español Chasqui o Chasque para indicar a las personas que llevaban el correo a caballo. Ver: "los chasquis", <http://www.lahistoriadelperu.com/2010/03/chasqui-mensajero-inca.html>, versión electrónica, página consultada el 4 de octubre de 2011.

<sup>6</sup> El territorio que habitamos es producto de un paciente y largo proceso de conformación que ha tomado muchos Años y muchas vidas, que tiene las huellas de los antepasados pero también nuestras propias huellas [...]. El territorio no es simplemente lo que vemos; es mucho más que montañas, ríos, valles, asentamientos humanos, puentes, caminos, cultivos, paisajes, es el espacio habitado por la memoria y la experiencia de los pueblos. [...] El territorio es espacio construido por el tiempo, cualquier región o cualquier localidad es producto del tiempo de la naturaleza y del tiempo de los seres humanos y los pueblos; es decir, en lo fundamental, el territorio es producto de la relación que todos los días entretejemos entre todos nosotros con la naturaleza y con los otros.

ellas se cualifica la modalidad de correspondencia “Franca y a Debe”<sup>7</sup>, que permitía el control en el pago de los correos. Al respecto, se señala que la modalidad de porte a Debe se eliminó, ya que sólo reportaba pérdidas económicas al Ramo.

En la tercera parte del texto, se realiza una descripción general de la organización autónoma de los correos en la provincia de Antioquia en 1859, de los robos de correos, de la construcción de las vías de comunicación y la apertura de nuevos caminos y rutas para el transporte de los correos a las diferentes poblaciones del Departamento. Además destaca la importancia del ferrocarril en el transporte de las encomiendas oficiales que generalmente giraban libres de porte.

La última parte del texto, insiste en la modernización y agilidad en el servicio de correos a través del transporte fluvial y férreo en el país, especialmente en el departamento de Antioquia. También describe el asunto del correo aéreo a partir de 1919 y dedica una buena parte de este capítulo, para mostrar toda la serie de estampillas modernas con las que empieza a funcionar el sistema de correos en la segunda década del siglo XX.

De este modo, el texto “*Comunicaciones y correos en la historia de Colombia y Antioquia*” es un trabajo relevante, porque ofrece un balance general de la manera cómo funcionaba el correo en estos territorios, por abarcar un período de tiempo tan amplio, por detallar el asunto de las estampillas y porque ayuda a inferir que existía una regulación muy precisa, tal como se logra mostrar en esta tesis.

El texto titulado “*Del Maguaré a la fibra óptica, crónica de las comunicaciones*”<sup>8</sup> publicado por la empresa Nacional de telecomunicaciones (TELECOM), tiene en su

---

Ver: RESTREPO Gloria, Aproximación cultural al concepto de territorio, [http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/geografia/geografia/aprox.htm#\\_ftn1](http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/geografia/geografia/aprox.htm#_ftn1), versión electrónica, página consultada el 16 de septiembre de 2011.

<sup>7</sup> “[...] existían dos formas para el porte del correo. Si la correspondencia se cancelaba en el momento de ser entregada en la oficina postal, se denominaba Franca. Si el pago del porte corría a cargo del destinatario, se denominaba a Debe”. Ver: ARANGO JARAMILLO M., *Op.Cit.*, p. 101.

contenido temático algunos asuntos importantes del servicio de correos en Colombia y Antioquia. Este texto que está dividido en 15 capítulos, trata algunos aspectos relacionados al tema de las comunicaciones, los medios, equipos y elementos de transmisión a través del tiempo. En el capítulo IV, el cual es el único que se dedica al objeto de estudio, se dedican unos apartes al tema del correo en Colombia; allí se diserta grosso modo, sobre los antecedentes del Correo en el nuevo mundo, las carreras, los decretos y las normas establecidas a través del tiempo. En ese mismo sentido, alude al establecimiento del telégrafo y su funcionamiento en Colombia y Antioquia.

Con relación a los correos en Colombia, se señala como en 1751 se establecieron nuevas rutas de correos para comunicar a la capital virreinal con la capitanía de Venezuela. También se muestra como a finales del siglo XIX y principios del XX, es sistema de correos es el establecido desde 1859 con algunas importantes modificaciones que los modernizan y agilizan, hasta el punto que sus servicios en Colombia, ocupan puesto preponderante entre los más oportunos y efectivos del mundo.

Delmiro Moreno en su texto, "*Un siglo de comunicaciones y transportes en Colombia*",<sup>9</sup> muestra el papel de diferentes medios de comunicación como la arriería, la navegación a vapor, los ferrocarriles y el transporte aéreo en los avances y transformaciones del país. Para él:

Con los ferrocarriles desaparecerían los correistas de a pie y sus peones ayudantes al igual que las otrora prosperas empresas de arriería y los arrieros y sus muladas, que habían sido característicos del siglo XIX colombiano, quedarían relegados a las zonas marginales y al transporte del café desde las haciendas y pequeños poblados a los sitios de acopio y bodegas de los ferrocarriles<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> MORENO Delimiro y Juan CASTILLO MUÑOZ, *Del maguare a la fibra óptica, crónica de las comunicaciones*, Telecom, Empresa Nacional del Telecomunicaciones, Dirección de comunicaciones, Santa Fe de Bogotá, Editorial Gente Nueva, 1995.

<sup>9</sup> MORENO Delimiro, *Un siglo de comunicaciones y transportes en Colombia*, en Álvaro TIRADO MEJÍA (COMP), *Nueva Historia de Colombia, Vol. IX*, Cap. 6, Editorial Planeta Colombia, Santafé de Bogotá, 1989-1998, pp. 153-176.

<sup>10</sup> *Ibíd.*

A través de esta descripción se observa como el ferrocarril fue un medio adicional para el transporte de los correos entre algunas poblaciones. Sin embargo es errado afirmar que la existencia del ferrocarril abolió y conllevó a la desaparición de los correítas de a pie, los penos ayudantes o los arrieros, pues a pesar de la existencia de la red de ferrocarriles, estos otros medios continuaron operando para muchas personas. De la misma manera, los paquetes, encomiendas, cartas y valores, llegaban a las estaciones del ferrocarril a través de los correistas y los arrieros que venían desde otros lugares. En esta medida el ferrocarril fue uno de los medios de transporte y comunicación de la época, pero no el único.

Otro texto que debe ser referenciado es el trabajo de grado para optar al título de historiador de Víctor Julio Castillo León, *“La organización y el funcionamiento de los correos en el Estado Soberano de Santander 1856-1886”*<sup>11</sup>, en el cual se muestra de una manera amena y amplía la instauración del servicio postal en el Estado Soberano de Santander. Castillo León presenta el objeto de estudio desde varios aspectos, pues a través de la consulta de las fuentes describe algunos elementos que configuran la prestación del servicio de correos en este Estado Soberano.

Entre esos aspectos se encuentra los administradores y administraciones generales, los derechos de franquicia, el transporte fluvial y terrestre, las disoluciones de correos, las rutas nacionales y del Estado Soberano, los servicios de correspondencia y encomienda, los convenios postales internacionales y los casos de robos de correos en este Estado Soberano.

Los tópicos de estudio sobre los que reconstruye la historia postal en el Estado Soberano de Santander son perceptibles a través de los antecedentes y la introducción del servicio postal en el territorio neogranadino como se podrá observar a continuación.

---

<sup>11</sup> CASTILLO LEÓN Víctor Julio, *La organización y funcionamiento de los Correos en el Estado Soberano de Santander 1856-1886*, Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 1995, p. 179.

Asimismo el trabajo de Castillo León muestra algunas de las rutas e itinerarios de correos nacionales al igual que a la organización interna de ellos, el transporte y las diferentes formas de contratación existente en el servicio postal decimonónico. Un aspecto importante de esta tesis es la alusión que hace a los convenios postales internacionales, entendidos como “la máxima connotación del servicio moderno de correos durante el siglo XIX”,<sup>12</sup> desde donde muestra cómo este medio termina convirtiéndose en un elemento universal de comunicación en la época.

Los tipos y clases de correspondencia que giraban a través del servicio, el porte de correos a través de las estampillas, las características de las administraciones y los medios de transporte disponibles para la circulación de los correos, son algunos de los tópicos sobre los que se configura la historia del correo desde su introducción en el Nuevo Reino de Granada hasta el funcionamiento en el Estado Soberano de Santander entre 1856 y 1886.

La organización y funcionamiento de los correos en el Estado Soberano de Santander es un texto relevante, porque permite al lector tener un acercamiento de la prestación de este servicio en el Estado Soberano de Santander.

Ahora bien, en esta misma línea, la tesis titulada “*El telégrafo en Colombia, una geografía de alambres en la segunda mitad del siglo XIX*”<sup>13</sup>, de la historiadora Mary Luz Botero, ofrece un panorama acerca de la llegada e instauración de líneas telegráficas en Colombia y Antioquia. Así mismo, describe el primer telegrama enviado con su respectiva respuesta, cuadros que muestran los productos de los telegramas despachados y recibidos en Antioquia, las líneas telegráficas instauradas, los materiales instaurados en la red telegráfica y el cargo de telegrafista en este medio de comunicación<sup>14</sup>. Si bien esta tesis no se ocupa precisamente de asunto de

---

<sup>12</sup> *Ibíd.*, p. 102.

<sup>13</sup> BOTERO Mary Luz, *El telégrafo en Colombia, una geografía de alambres en la segunda mitad del siglo XIX*, trabajo de grado en Historia, Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Universidad Nacional, sede Medellín, mayo de 2006, pp. 1- 55.

<sup>14</sup> Para algunos, los medios de comunicación son la manera más eficaz y rápida de transmitir un mensaje, para otros, son un vehículo de manipulación social mediante el cual los diferentes poderes

los correos, si hace pequeñas insinuaciones de él, cuando se refiere a algunas quejas del servicio postal en el año de 1864. Esta tesis también es importante, pues muestra algunos aspectos clave del desarrollo e implantación del telégrafo, que junto al correo y al rumor fueron los principales medios de comunicación en aquellos tiempos. Además de mostrar cómo se instala ese medio en Colombia y su expansión hacia algunas poblaciones alejadas del territorio colombiano siguiendo la prensa, también hace alusión a algunas formas de recepción de este medio por parte de la población.

Así mismo la tesis doctoral de Juan Felipe Gutiérrez Flórez denominada, “*Las comunicaciones en la transición del siglo XIX al XX en el sistema territorial colombiano*”<sup>15</sup>, muestra como la información de las transacciones de correos es fragmentaria y dispersa en la prensa y por lo tanto está sometida a sistematización y posteriormente a una reconstrucción historia. Así mismo este trabajo doctoral, deja ver que topológicamente hablando, la red que configura las comunicaciones<sup>16</sup> en Colombia (Correos, telégrafos, ferrocarriles, cables aéreos navegación fluvial) ayuda

---

de la sociedad se hacen escuchar. Los medios de comunicación son los instrumentos mediante los cuales se informa y se comunica de forma masiva; son la manera como las personas, los miembros de una sociedad o de una comunidad se enteran de lo que sucede a su alrededor a nivel económico, político, social, etc. Los medios de comunicación son la representación física de la comunicación en nuestro mundo; es decir, son el canal mediante el cual la información se obtiene, se procesa y, finalmente, se expresa, se comunica. Ver: ¿Que son los medios de comunicación?, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/periodismo/per2.htm>, versión electrónica, página consultada el 26 de noviembre de 2011.

<sup>15</sup> GUTIERREZ FLÓREZ Juan Felipe, *Las comunicaciones en la transición del siglo XIX al XX en el sistema territorial colombiano*, tesis de Doctorado, Medellín, Universidad Nacional de Colombia sede Medellín, 2010.

<sup>16</sup> Etimológicamente, la palabra comunicar deriva del latín *communicare*, que significa “compartir algo, poner en común”. La comunicación es un fenómeno inherente a la relación que los seres vivos mantienen cuando se encuentran en grupo. A través de la comunicación, las personas o animales obtienen información respecto a su entorno y pueden compartirla con el resto. El proceso comunicativo implica la emisión de señales (sonidos, gestos, señas, etc.) con la intención de dar a conocer un mensaje. Para que la comunicación sea exitosa, el receptor debe contar con las habilidades que le permitan decodificar el mensaje e interpretarlo. El proceso luego se revierte cuando el receptor responde y se transforma en emisor (con lo que el emisor original pasa a ser el receptor del acto comunicativo). La comunicación puede ser afectada por lo que se denomina como ruido, una perturbación que dificulta el normal desarrollo de la señal en el proceso (por ejemplo, distorsiones en el sonido, la afonía del hablante o la ortografía defectuosa). Ver: definición de comunicación, <http://definicion.de/comunicacion/>. Versión electrónica, página consultada en octubre 1 de 2011.

a mostrar que existía una muy alta capilaridad regional y subregional como en Antioquia.

Además realiza un balance de la bibliografía existente sobre el asunto de las comunicaciones en Colombia y plantea que Colombia estaba muy comunicada, además de que es un hecho sociológico que sobrepasaba las barreras físico geográficas evidentes en Colombia en ese período. En este sentido, esta tesis es muy relevante, toda vez que va en la misma dirección de análisis de esta investigación que muestra una comunicabilidad en la segunda mitad del siglo XIX en Antioquia, Aunque la tesis doctoral lo señala para el ámbito nacional y por lo tanto regional.

En el medio académico se conoce el artículo de Christiane Laffite Carles, titulado “*Navegación y correos en la costa colombiana en la época de la independencia*”<sup>17</sup>, en el que básicamente se muestra la circulación de diarios nacionales, documentos oficiales y epistolares y demás artículos de correspondencia oficial que llegaban hasta el puerto de Cartagena y que desde allí salían hacia España. Al mismo tiempo, muestra el movimiento postal que se dio en el puerto de Cartagena entre 1810 y 1822 a través de los buques dispuestos por la Corona española (buques correo), para la circulación de la información entre la provincia de Cartagena y España. El autor muestra que por este puerto y luego por el de Santa Marta, se realizaban los intercambios con la metrópoli: correos, subvenciones, envíos de gacetas y periódicos de la época y, además, toda la actividad comercial<sup>18</sup>. De igual manera, hace referencia a los ataques de piratas a los buques de correos, los naufragios, la pérdida de correspondencia y las medidas de seguridad tomadas por las autoridades españolas para evitar los inconvenientes en la circulación de la correspondencia.

---

<sup>17</sup> LAFFITE CARLES, Christiane, “Navegación y Correos en la costa colombiana en la época de la independencia”, en *Huellas*, Revista de la Universidad del Norte, N° 38, Barranquilla, agosto de 1993, pp. 5-10.

<sup>18</sup> *Ibíd.*

Si bien, dicho artículo se sale del marco temporal y espacial de esta tesis, es relevante en tanto permite observar la importancia de los puertos de la costa atlántica para la llegada y envío de correos y otras mercancías a las demás regiones del país y fuera de él; y por lo tanto, entender que cuando se habla de un asunto como los correos en un lugar específico del territorio como en Antioquia, no se debe olvidar que se trataba de un fenómeno que comunicaba todo un territorio (Colombia) inter-regionalmente así como con el mundo exterior.

El artículo “*Estudio sobre el desarrollo del correo en Antioquia* publicado en el *Boletín de Historia y Antigüedades de la Academia Nacional de Historia, en junio de 1907*”<sup>19</sup> presenta una descripción concisa sobre el asunto de los correos dentro del territorio colombiano y fuera de él. Este estudio de 52 páginas describe algunas características sociales, económicas, culturales y políticas del complejo funcionamiento del servicio, que es caracterizado como uno de los elementos que permiten la civilización y el progreso de un territorio disperso y fragmentado como Colombia y más específicamente la provincia de Antioquia. Los itinerarios, las administraciones, líneas y poblaciones donde arribaba el Correo, el salario de los administradores y correístas, el transporte, el precio del envío y recibo de la correspondencia entre otros; son aspectos que se enuncian de manera rápida en este artículo. Así, la información contenida en él es de suma importancia para el desarrollo de la tesis, en tanto se convierte en fuente primaria por la temporalidad que aborda.

Con la búsqueda de información sobre correos también se encontró el artículo “*El sello de correos, como medio informativo. La antigua Guinea española, en su filatelia*”<sup>20</sup>, donde se habla del franqueo de los envíos postales en España en 1860 y de la frecuencia de envíos postales que se tenía en Guinea en 1909 que era de

---

<sup>19</sup> IBAÑEZ PEDRO M, “Estudio sobre el desarrollo del correo en Antioquia”, en *Boletín de Historia y Antigüedades*, órgano de la Academia Nacional de Historia, Bogotá, Número 46, Año IV, julio de 1906.

<sup>20</sup> DARIAS Victoriano, “El sello de Correos, como medio informativo. La antigua Guinea española, en su filatelia”, en *Revista Latina de comunicación social*, Número 42, junio de 2011, página consultada el 18 de septiembre de 2011, SINAB, Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín.

carácter mensual. En este texto se muestra la importancia del franqueo en el control del envío de los correos y sugiere, a través de la frecuencia, la intensidad del uso que se tenía de esa ruta con España; por lo tanto, resalta uno de los aspectos que se han corroborado con esta tesis, que el correo operó eficientemente desde su instalación.

Por su parte, el documento, "*El correo en Antioquia*"<sup>21</sup>, para el periodo de 1767, presenta la disposición del administrador de correos del Nuevo Reino de Granada en Santa Fe de Bogotá, sobre el tema postal en este periodo de estudio. De igual manera, muestra el establecimiento del servicio postal y la comunicación que se emitía desde esa ciudad (Bogotá) hacia las provincias de Antioquia, villa de Medellín, Yolombó, Cancán, Rionegro, Marinilla y demás lugares vecinos. Así mismo este documento muestra que existía un control en el servicio postal a través del establecimiento de administraciones que impedían el envío de correspondencia mediante personas no autorizadas para el transporte de los correos. Este documento, que trabaja la época 1767, también se refiere a la normatividad del servicio postal en la época colonial. Mucha de esta información, está presente en el texto "*Comunicaciones y correos en la historia de Colombia*".

Sobre el tema de los correos también se cuenta con una serie de documentos, que si bien se pueden clasificar como fuentes documentales, y de hecho son citados en esta tesis como tal, pues no hacen parte de producciones intelectuales que hayan sido publicadas en revistas o libros para dar cuenta de algún aspecto del correo, se hará referencia a ellos en este balance, básicamente por dos motivos: de un lado, debido al vacío bibliográfico que se ha evidenciado en el barrido documental; de otro, a que son un referente imprescindible que permite completar la descripción del Ramo que esta tesis ha buscado realizar.

---

<sup>21</sup> "Los Correos en Antioquia", en *Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia*, Vol. 24, Nº 207, Medellín, Editorial, Granamérica, 1969, pp. 23-24.

El documento “*De correos, glosas y reparos*”<sup>22</sup>, archivos personales de Carlos E. Restrepo en 1930, que trae a colación varias disposiciones, como las licitaciones públicas para la conducción de los correos nacionales, especialmente la *línea transversal de occidente* que atendía varias oficinas postales del territorio antioqueño. Así mismo, muestra las deficiencias y la importancia del servicio postal en Antioquia, la supresión de algunas de ellas (Medellín-Anorí, Carolina-Guadalupe, Medellín-Bolívar) y las estafetas por donde debían transitar los correos de las diferentes líneas establecidas que daban comunicación entre los diferentes municipios del oriente, sur, occidente, norte y nordeste del departamento de Antioquia. Allí, se muestra como en Antioquia, según el documento, no se podía mermar, ni mucho menos, eliminar los servicios postales, sino que por el contrario era necesario aumentarlo y generar más cobertura con el paso del tiempo.

Este documento deja ver como el servicio de correos en Antioquia tuvo mucho valor, pues fue uno de los medios de comunicación terrestre del cual se disponía de la época. Si bien el documento se sale del marco temporal de esta investigación 1930, no es irrelevante para efectos de esta tesis, ya que la información que contiene, permite conocer las diferentes apreciaciones que tienen las autoridades acerca del correo, además del crecimiento y las diferentes transformaciones que continuó experimentando el servicio postal en esta década del siglo XX.

Por su parte, en las “*Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus secciones ordinarias de 1896*” se observa una serie de decretos y artículos sobre el funcionamiento interno de los correos en el territorio. Este documento oficial, presenta la distinción de las líneas de correos entre: los de primero, segundo y tercer orden, además de otras disposiciones sobre los correos ordinarios y extraordinarios, así como cada una de las líneas existentes en el departamento y las obligaciones del administrador de levantar itinerarios sobre el movimiento postal. Este documento es importante en esta investigación ya que

---

<sup>22</sup> PAVIAS, Víctor M, *De Correos: glosas y reparos*, Bogotá, 1930, archivos personales, Carlos E. Restrepo, doc. 243, folios 364-367.

presenta algunos decretos clave sobre la prestación oficial del servicio de correos en el departamento de Antioquia en 1896, al igual que permite concebir ese mundo reglamentado del servicio postal en la última década del siglo XIX.

De otro lado, en el caso de los correos en Latinoamérica, se ha podido estudiar algunos documentos publicados en sitios Web, en los que se abordan aspectos concernientes a la historia de los correos en países como México, Chile, Argentina, Uruguay, Perú, Bolivia y Ecuador, y que se convierten en un referente interesante para comparar algunos aspectos de la vida de este Ramo, como las épocas de sus instauraciones, así como los alcances y repercusiones políticas y culturales. En el caso de México, uno de los correos más antiguos de América 1580,<sup>23</sup> se señala que:

[...] la modernización del país que tanto buscaba Díaz trajo algunos beneficios al correo, como ingresar a la Unión Postal Universal y poner en vigor los códigos postales. Durante esta época sucedieron varios acontecimientos que marcaron el destino del correo mexicano. En 1878, México fue incorporado a la UPU, Unión Postal Universal y en 1884, debido a las necesidades del país, se instauró el primer código postal. El auge del correo durante el porfiriato alcanzó tales dimensiones que en 1900 el Servicio de Correos, realizó un movimiento anual de 134, 631, 009 piezas postales; contaba con 1, 972 oficinas y un presupuesto de \$ 2. 178, 593.88. En 1901, este servicio fue transformado en Dirección General de Correos.<sup>24</sup>

Según la Biblioteca de Filatelia Chilena, en Chile el correo adquiere funcionalidad desde el siglo XVII, a través del establecimiento del correo entre Santiago y Buenos Aires, en octubre de 1748. Este sitio presenta otros hitos importantes como la creación de los correos marítimos de España, administrados por la Casa Real de Correos, Postas y Caminos de España; al igual que en Colombia, el papel del Correo Mayor de las indias en la conformación del Ramo. Todos estos aspectos, son

---

<sup>23</sup> Ver: Sepomex “correos de México”

<http://www.sepomex.gob.mx/AcercaCorreos/Paginas/AcercaCorreos.aspx>, Versión electrónica, página consultada el 10 de octubre de 2011.

<sup>24</sup> Ver: “historia del correo en México”:

[http://elombligodelaluna.com.mx/index.php?option=com\\_content&view=article&id=90&Itemid=188](http://elombligodelaluna.com.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=90&Itemid=188), versión electrónica, página consultada el 10 de octubre de 2011.

descritos de manera general para un periodo que comprende desde 1748 hasta 1949.<sup>25</sup>

Para el caso de Argentina, se hace mayor énfasis en señalar el papel que el correo desempeñó en el 'nacimiento de la patria', durante el período revolucionario de mayo de 1810, llevando partes y órdenes de las juntas de gobierno y difundiendo bandos, ideales y pensamientos de corte patriótico entre los usuarios. Según el sitio web, el primer administrador de correos, nombrado por la primera Junta de mayo, fue Don Melchor de Albín en junio de 1810, y le siguió en 1874, Eduardo Olivera, quien ejerció el cargo hasta 1880, modernizó el servicio, aumentó el número de buzones y carteros, y fusionó la Dirección de correos con la de Telégrafos.

En los casos de Uruguay<sup>26</sup>, Perú<sup>27</sup>, Bolivia<sup>28</sup> y Ecuador<sup>29</sup> reposa información y algunos datos acerca de la instauración y prestación del servicio de correos en estos países latinoamericanos desde siglos pasados. De este modo sobre los correos en cada uno de estos países hay variedad de información que procesada, completada y analizada dan pie al inicio de investigaciones acerca de los correos en Latinoamérica.

Como se puede deducir de este balance historiográfico conformado por los textos, tesis, trabajos de grado, artículos, fuentes documentales y sitios web, el vacío historiográfico es evidente, pues exceptuando el trabajo de Mario Arango Jaramillo y otros, que se ocupa de señalar el momento en que este servicio se instala en Antioquia, ninguno muestra la forma cómo estaba organizado, cómo operaba, qué

---

<sup>25</sup> Ver: "Historia postal de Chile":

<http://www.chilecollector.com/archwebhist2/archwebprefilatelia/administradores01.html>. Versión electrónica, página consultada el 15 de septiembre de 2011.

<sup>26</sup> Ver: [http://www.uruguayeduca.edu.uy/Userfiles/P0001/File/correo\\_historia.pdf](http://www.uruguayeduca.edu.uy/Userfiles/P0001/File/correo_historia.pdf). Versión electrónica, página consultada el 18 de octubre de 2011.

<sup>27</sup> Ver: <http://correoperuano.blogspot.com/2010/11/historia-del-correo-en-el-peru.html>. Versión electrónica, página consultada el 10 de Octubre de 2011.

<sup>28</sup> Ver: "Historia del correo en el Perú", <http://www.slideshare.net/yonyvasquezvaca/la-importancia-del-correo-a-través-del-tiempo>. Versión electrónica, página consultada el 13 de septiembre de 2011.

<sup>29</sup> Ver: "Historia de la filatelia",

<http://www.correosdeecuador.com.ec/pages/interna.php?txtCodilInfo=34>. Versión electrónica, página consultada el 28 de octubre 23 de 2011.

líneas lo componían, qué zonas o centros poblados comunicaba, cómo era su distribución intra e inter regional, qué jerarquía institucional seguía y quiénes participaban en él. Y es precisamente este vacío, el que busca cubrir esta tesis, con la finalidad a posteriori de poder avanzar en investigaciones que posibiliten inferir la relación entre este medio y las matrices culturales que crea y que posibilita, tal como lo indican análisis de corte más teórico como los de Peter Burke, Asa Briggs, Marshal McLuhan y Michel Serres, entre otros.

De esta manera, como se podrá observar, los correos, particularmente finalizado el siglo XVIII, el transcurso del XIX y los comienzos del XX, fueron de gran importancia en las comunicaciones en Antioquia, Colombia y el mundo, toda vez que jugaron un papel preponderante en el transporte de encomiendas, razones, cartas, valores, joyas, oro entre otros; y de vínculo con los comercios de ultramar. Además casi siempre estuvieron en correspondencia directa con las transformaciones tecnológicas de los transportes y con el crecimiento de la población. Y en general fueron claves y determinantes en el transporte de información a distancia.

De este modo, partiendo de la información hallada en los archivos y centros de documentación local, esta tesis se ocupa de estudiar y presentar los elementos de continuidad y discontinuidad presentes entre la estructura oficial o institucional y el funcionamiento del servicio de correos en el territorio. Estructura y función, dos elementos que van de la mano y que en su interacción permiten dibujar el engranaje administrativo que conformaba el Ramo (empleados, oficinas, resoluciones, encomiendas, cartas, valores entre otros), y el funcionamiento, y puesta en marcha de la prestación del servicio de correos a los usuarios.

Por ello, se propone como un insumo más para ese campo poco explorado de la historia de las comunicaciones en Antioquia. Un documento, que como se puede deducir de la presentación de la historiografía, aún no existe en la disciplina de la historia, en el que se busca combinar una lectura de la estructura postal y del funcionamiento de este servicio, y así, dar cuenta de la manera en que se dio la

comunicación entre las poblaciones, más allá de lo que se ha dicho de otros medios más físicos que igualmente contribuían a ella: caminos, ríos y ferrocarriles. Así, aspira a ser un referente útil para entender el papel que jugó y un punto de partida para estudiar el asunto de las representaciones sociales y los imaginarios que se construyeron con respecto al mundo de los correos.

El hecho de proponer a Antioquia como el espacio de relación de estos acontecimientos técnicos y sociales, más que una salida por lo fácil, está marcada por las mismas condiciones de la documentación, pues el siglo XIX, especialmente a partir de la segunda mitad, es un tiempo de federalismos y divisiones territoriales donde lo provincial primó; por lo tanto, la prensa revisada en los archivos y bibliotecas de la ciudad logra ofrecer un abanico amplio, importante y significativo de información para la reconstrucción que esta tesis propone. Así mismo, lo limitado del recurso económico, también permitió escoger Antioquia como escenario físico de trabajo, pues no se contaba con los suficientes recursos para englobar el territorio Nacional y por lo tanto poder hacer visitas a los diferentes archivos y centros de consulta del país.

Proponer a Antioquia como el escenario físico, político y administrativo en el desarrollo de esta investigación, también se debe a mis intereses y curiosidades personales por reconocer y entender el funcionamiento de este servicio en este territorio tan fragmentado físicamente. Pero además, por la falta de información sobre la forma en que operaba la red que constituía el correo en Antioquia.

Ahora bien, el periodo seleccionado (1859 y 1919) a primera vista es muy extenso, pero tal escogencia es necesaria en dos sentidos: en primer lugar, debido a que conocer la dinámica del correo como empresa, institución o Ramo no es posible a través de los fenómenos de coyuntura, que sólo permiten ver sus modificaciones puntuales y no la permanencia que se infiere hipotéticamente de su presencia, que lo lleva luego a usar otros medios como el aéreo a finales de la primera década del siglo XX; además, porque geográficamente es estable. Igualmente, por el hecho de

ser un fenómeno poco historiado, por ello, es necesario recurrir a duraciones de más largo aliento, ya que como lo señala Fernand Braudel<sup>30</sup>, es a través de ellas que se hace visible, de mejor manera, procesos sociales, ideológicos y culturales como los implicados en la puesta en servicio de un Ramo como el que aquí se estudia. En segundo lugar, y ligado directamente con el primero, las fechas seleccionadas corresponden a dos hitos clave: 1859 debido a que en ese momento se expide una nueva legislación que busca la total reorganización del servicio postal y la plena autonomía de los estados soberanos para organizar y controlar sus correos internos, y 1919 que es el momento en el cual se implanta el correo aéreo que es un tema grueso que amerita otra investigación.

## **B. PREGUNTAS E HIPOTESIS**

Como se observará en toda la extensión de la tesis, en Colombia y específicamente en Antioquia, el Ramo de los correos fue en el siglo XIX el servicio público legitimado encargado de la transmisión de información y de objetos a distancia. Como lo muestran múltiples evidencias, no fue el único medio utilizado, pues también existía el rumor como mecanismo de comunicación, sino que más bien, fue el elemento técnico consolidado, institucionalizado y oficializado, es decir, aquel que reguló y centralizó el flujo de información manteniendo el registro de las diferentes operaciones: recibos, cuentas, planillas, informes, entre otros.

Y precisamente en la medida en que regularizó y controló todo tipo de transacciones, que inclusive llegó a operar como banco aún en momentos en que los bancos ya se habían comenzado a instalar en el país, se hace más evidente su calidad de operador cultural; es decir, sus labores como mediador en las comunicaciones y en todo tipo de transacción comercial, personal, institucional y social. En otras palabras, el Correo fue con todo rigor, un medio, en el sentido de operador o mediador para el mantenimiento y transformación de la cultura, así como de la vida infraestructural de

---

<sup>30</sup> BRAUDEL Fernand, *La historia y las ciencias sociales*, cuarta edición, Madrid, Alianza Editorial S.A., El libro del bolsillo, 1979, p. 123.

un territorio como Antioquia más precisamente de acuerdo a la “realidad” de la época, un Estado Soberano en vía de lograr el anhelado progreso a través de las vías y las comunicaciones.<sup>31</sup>

Esta cualidad de mediador cultural consolidado a través de su estructura y funcionamiento, además de ampliar el sentido de la justificación propuesta, es el elemento conectivo con la pregunta que guía esta investigación y que se encuentra planteada de manera abierta en el tema enunciado: ¿qué tipo de correspondencias e implicaciones es posible establecer entre la operatividad del servicio de los correos (lo institucional, y su funcionamiento) y la estructura en red que arma y propicia, es decir, el territorio y las gentes que enlaza y comunica? Para enfrentar esta pregunta, y dado el estado del conocimiento sobre el Ramo de los correos, esta tesis plantea que es necesario reconstruir su vida, es decir, su estructura y sus funciones.

Este interrogante que abre el problema de investigación, tiene unas connotaciones en varios niveles de análisis que se busca enfrentar y que actuaron como elementos de retroalimentación conceptual en el análisis de la documentación y de apertura de nuevas preguntas. Por ejemplo, cuál fue su papel como instrumento técnico de difusión de la información y qué coherencia estructural es posible inferir que tuvo con la “realidad” social, política y cultural en la que operó, específicamente en el período que se analiza.

En esa misma dirección de reconocimiento de su dimensión técnica y tecnológica, considerar qué alcance pudo tener en la intensificación y activación de los fenómenos sociales, políticos, institucionales y comerciales; es decir, su papel en la consolidación de un tejido social que desde el llamado período colonial se venía tejiendo. En otras palabras, poner en el aire la pregunta de si ¿es posible superponer

---

<sup>31</sup> Un interés constante de los administradores de la época es mantener en buen estado las vías de comunicación, para muchos de ellos, “[...] sin buenos caminos nuestro tráfico interior será siempre trabajoso y lánguido, la industria permanecerá estacionaria y pobre, y el progreso tan anhelado vendrá a ser tardío e incierto. Archivo Histórico de Antioquia, en adelante A.H.A, “Circular Número 2 sobre caminos”, en *Boletín Oficial*, Órgano del Gobierno, Estado Soberano de Antioquia, Medellín, 15 de enero de 1872, N° 507, p. 9.

la red que configura el Ramo a aquella del tejido social para pensar en la dimensión de conexión entre las gentes de aquellos tiempos?

Evidentemente, estas correlaciones conducen a un aspecto más amplio y que debe ser objeto de investigaciones posteriores, el de las representaciones sociales asociadas no sólo a su funcionamiento sino además al contenido de los mismos mensajes, de los cuales, los que se han realizado sobre epistolarios y correspondencias son un aspecto. Una mirada somera lleva a constatar, que gracias al correo, la vida en sociedad se vio catapultada: se mantuvieron y aumentaron las relaciones entre sus habitantes, tanto a nivel local como en lo que corresponde al nivel intra e inter-regional, así como internacional; la vida comercial encontró en él, un respaldo para sus acciones; la estabilidad institucional mantuvo equilibrio y continuidad gracias al flujo que el correo le propició.

Es importante anotar que el hilo conductor de esta tesis no va guiado por las representaciones sociales, no sólo por el hecho de que el espectro de las representaciones sociales implicadas, dadas las características de las fuentes, debe tratarse en sí misma; sino que al ser un objeto poco investigado, concentrarse en estudiar, conocer y dimensionar su “real” operatividad, y reconstruir la red que se tejió, ya es un logro bastante significativo; pero además necesario, pues es imprescindible contar al menos con una descripción del Ramo, como punto de partida para ahondar en sus implicaciones, relaciones y problemáticas.

Sin embargo, si bien esta fue la dirección elegida, en la perspectiva de contrastación de las fuentes y de complemento a los registros oficiales que evidencian su funcionamiento, en esta tesis se hace un acercamiento parcial (a través de una pequeña muestra) a las representaciones sociales, pero en particular, aquellas que hacen referencia a su actividad, operatividad o funcionalidad. En otras palabras, se muestran algunos de los enunciados que se conservan en la prensa de la época, a través de los cuales la población usuarios, empleados o gobernantes se pronunciaba con respecto a cómo se prestaba ese servicio.

Bajo esta perspectiva, se busca confrontar dos hipótesis. La primera, relativa al funcionamiento del “Correo”; es decir, reconocer si el correo como servicio público, y bajo las premisas de eficacia, agilidad y seguridad, tuvo un verdadero funcionamiento institucionalizado en el territorio antioqueño; si su aparato legislativo, normativo y burocrático (rutas, itinerarios, valores, funcionarios, estafetas, entre otros) fue lo suficientemente fuerte como para garantizar su actividad y estabilidad, en una palabra, si lograba comunicar a la población.

En segunda instancia, la hipótesis que alude a su comunicabilidad, a su estructura y cobertura. Reconocer hasta dónde estaba extendida la red de correos, qué tan centralizado era su servicio, qué lugares del Estado Soberano de Antioquia<sup>32</sup> (Departamento en 1886)<sup>33</sup>, contaban con estafeta u oficinas de correos; y a su vez, cómo se conectaban esas estafetas, qué sistema se seguía; en otro sentido, por dónde circulaban los correístas con los mensajes y encomiendas.

Ahora bien, siguiendo esta problematización e hipótesis, con esta tesis se estudió el correo como medio de comunicación y transporte de información, mercancías y valores entre 1859 y 1919 en Antioquia, para reconocer y reconstruir, siguiendo los planteamientos de autores como Peter Burke, Assa Briggs, Michel Serres, Marshal McLuhan, Pierre Musso, entre otros, su estructura y su papel como un instrumento técnico y operador cultural que dinamizó el conjunto de grupos sociales que habitaron los territorios que agrupaba la unidad político administrativa de esta provincia o Departamento.

---

<sup>32</sup> El Estado Soberano de Antioquia fue una división administrativa y territorial de los Estados Unidos de Colombia. Creado el 11 de junio de 1856 con el nombre de Estado Federal de Antioquia, fue oficialmente reconocido como Estado de la Federación en la Constitución Nacional de 1858, y finalmente denominado Soberano en la Constitución Nacional de 1863. Para los fines de su administración política y civil, el territorio se dividió en departamentos, y éstos a su vez se dividieron en distritos y aldeas.

<sup>33</sup> Con la constitución centralista y conservadora creada el 4 de agosto de 1886 se afianzo el poder del partido conservador e independiente de Núñez. Los liberales, a parir de ese periodo y esa constitución, defendieron el manejo que se le había dado a las rentas públicas en el periodo federal y la libertad de prensa, se opusieron a las restricciones del sufragio, a los altos y numerosos impuestos, al incremento exagerado del ejército y a la educación confesional.

Para abordar esta tarea de reconstruir el derrotero de su funcionamiento, fue necesario explorar y acopiar en la documentación disponible en archivos y centros de documentación como: Sala de prensa, Sala Antioquia y Sala Patrimonial de la Biblioteca Central de la Universidad de Antioquia; Archivo Histórico de Antioquia; Archivo Histórico de Medellín, Biblioteca de la Facultad de Minas y Biblioteca Efe Gómez de la Universidad Nacional de Colombia en Medellín; Centro de Documentación de INGEOMINAS; Centro de Documentación del Instituto Geográfico Agustín Codazzi en Medellín; Centro de Documentación de Planeación Departamental de Antioquia; Biblioteca Pública Piloto. En ellos, se buscaron las evidencias del registro de transacciones y movimientos del Ramo (porteo, encomiendas, estampillas), así como las relacionadas con la legislación que le estaba asociada y se levantó a través fichas temáticas y fotografías.

Entre las fuentes más significativas, cabe destacar el *Boletín Oficial de Antioquia*, que fue consultado en los números publicados entre 1859-1919; el *Diario Oficial*, que fue consultado en los números publicados entre 1859-1930. El *Boletín Oficial* es un periódico oficial de tendencia conservadora y contiene información sobre los actos de gobierno en todos los campos. También reporta datos sobre los bancos, cajas de ahorros, moneda, comercio, minería e información electoral y judicial. Así mismo, narra algunos de los sucesos relativos a las guerras civiles de 1876-1877 y la guerra de los Mil Días. Finalmente este periódico contiene información valiosa sobre los correos: itinerarios, legislaciones y decretos postales con los que se configuró esta tesis.

El *Diario Oficial* de la imprenta Nacional de Bogotá,<sup>34</sup> es un periódico de carácter nacional que contiene información sobre alocuciones presidenciales, actas de visita a las administraciones de Hacienda departamentales, circulares, telegramas, relación de los productos de Aduanas, rebajas de penas, tranvías, ferrocarriles, bancos,

---

<sup>34</sup> URIBE DE H. María Teresa y Jesús María ÁLVAREZ GAVIRIA, *Cien Años de prensa en Colombia 1840-1940, catálogo indizado de la prensa existente en la sala de periódicos de la biblioteca central de la Universidad de Antioquia*, Editorial Clío, Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia, 1985. Este periódico no tiene línea política específica.

denuncias de minas, divisiones territoriales, enfermedades, navegación fluvial, patentes de invención, remates, resguardos indígenas, ejércitos, guerras, obras públicas, reformas carcelarias y por supuesto informes de la administración postal de Bogotá y de las demás provincias. Como se puede ver, este periódico contiene un abanico amplio de información, que lo convierte en una fuente de suma importancia para un trabajo histórico sobre el siglo XIX y alguna parte del XX. En este sentido, para esta tesis se revisó este diario y se pudo encontrar información relativa a los itinerarios, normas, decretos y legislaciones postales para el territorio de Antioquia.

En otras fuentes documentales como “*Los informes de los gobernantes del Estado Soberano de Antioquia, del fondo caminos de la sección Republica 1870-1900*”, “*Las ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones ordinarias de 1896*”, se presentan algunos informes acerca del Ramo de correos a través de itinerarios, líneas postales, cartas atrasadas y demás resoluciones sobre correos. En los informes de los gobernantes se registra información de las resoluciones, prestación del servicio institucional de los correos. El fondo Caminos no arroja información sobre correos, pero sí da algunos datos sobre las vías de comunicación y la importancia que tienen en el territorio.

Asimismo, es importante destacar las bases cartográficas disponibles en el Instituto Geográfico Agustín Codazzi: el mapa de los caminos y carreteras de Antioquia elaborado por la Dirección General de Caminos de Medellín; el cual muestra la malla vial de caminos y carreteras de Antioquia existentes hacia 1934. Ahora bien, este mapa indica toda la serie de caminos de herradura, carreteras, ferrocarriles, municipios, lugares y límites existentes en Antioquia en esta época, pero que igualmente se venía configurando desde el siglo XIX. Sin embargo esta representación no ha sido posible georeferenciarla debido a que su mal estado no permite hacer una copia digital.

De otro lado, se debe destacar la información que contiene el *Boletín de Caminos* de 1911. Recopilado en tres tomos, contiene información sobre los caminos en

Antioquia. En este boletín reposa información de caminos concerniente a la clasificación de ellos, las contribuciones y contribuyentes, las reformas, nuevas aperturas, desviaciones, los trabajos y trabajadores en los caminos y todo lo concerniente a este ramo en términos de decretos, resoluciones, ejecutorias y normas instauradas para estas vías de comunicación de Antioquia.

La *Gaceta Oficial de Antioquia* conocida también como *Repertorio Oficial del Estado Soberano de Antioquia*, fue consultada a partir de 1890 hasta 1919. En él se puede encontrar itinerarios, decretos, legislaciones, resoluciones y normas relativas al funcionamiento de los correos en Antioquia. Ahora bien, también hay que señalar que este tipo de información; como ya se ha señalado anteriormente, se presenta en el periódico de forma fragmentaria, discontinua y dispersa, ya que en muchos casos pasan amplios intervalos de tiempo para que aparezcan datos relativos al ramo de los correos.

Al tiempo que se realizó la transcripción textual de las fuentes, se avanzó en la organización y sistematización de la información. De otro lado, se realizó una revisión de la bibliografía existente y disponible acerca del asunto de los correos, así como de los fundamentos teóricos y conceptuales que podrían guiar la investigación y que se presentarán en el siguiente aparte. Se trata de una búsqueda y estudio de términos, nociones y conceptos como: caminos, redes, representaciones sociales, entre otros. Además, se montaron los itinerarios establecidos en la prensa para cada ruta postal, en tablas de Excel, con la finalidad de pasarlos al formato de Bases de Datos de ACCES para que pudieran ser reconocidos por el software ArcGis (con el que se estructuran los Sistemas de Información Geográfica), que fue con el que se manipularon y se produjo la cartografía que acompaña esta tesis y soporta su análisis.

El trabajo con Arcgis como herramienta informática, fue un proceso de estudio y reconocimiento de nuevos conceptos y técnicas de gran utilidad para la disciplina de la historia: dibujo, georeferenciación, edición e interpretación cartográfica. Uno de los

mapas producto de este trabajo, buscó confrontar y cotejar la malla vial de los correos, reconstruida a partir de la información de archivo, y la malla vial de caminos, aportada por las cartografías físicas disponibles en el Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Esta correlación, se montó sobre una base cartográfica armada con la geomorfología del territorio antioqueño y su hidrografía y se presenta en el capítulo III.

Después de la sistematización de la información y de las bases de datos, se procedió al análisis y síntesis de los elementos puestos en juego en la operación histórica desarrollada, y se avanzó en el ejercicio de escritura y construcción de la cartografía.

### **C. PUNTALES TEÓRICOS**

Un objeto como los “*correos*” se correlaciona teóricamente con muchos conceptos, problemas, teorías, saberes, disciplinas y ciencias. Desde los análisis y mediciones que brinda la teoría de la información relacionados con la capacidad de los sistemas de comunicación para transmitir y procesar datos, hasta los de la mediología, que se ocupa del estudio de los medios de comunicación como elementos de transmisión cultural; pasando por las escuelas de la teoría de la comunicación donde se presenta el fenómeno de la comunicación desde diferentes puntos de partida: como acto de enviar un mensaje a un receptor que es sujeto de la comunicación; como simple transmisión de un mensaje desde un emisor hasta un receptor; como el producto de significados creativos e interrelaciones compartidas; como un mensaje que pasa por un largo y complejo proceso de transformaciones e interpretaciones; entre otras.

Ahora bien, en un sentido pragmático, para los fines específicos de esta tesis que han sido bosquejados al comienzo de este capítulo, de este abanico de producciones, se ha privilegiado como referente tres componentes o ejes teóricos y por lo tanto bibliográficos. En la medida en que se considera como instrumento dinamizador de la vida social, económica, política y cultural, es indispensable acercarse a las investigaciones en que se estudia y analiza el problema de las

comunicaciones en relación con el de las representaciones sociales. Así mismo, por tratarse de un instrumento de carácter técnico, es imprescindible un acercamiento a la historia de las técnicas; ya que estas permiten clasificar y entender los sistemas técnicos en el contexto de las transformaciones culturales, y reconocer a las técnicas como fenómenos de la vida social e institucional como es el caso de las legislaciones aquí estudiadas. Igualmente, en un sentido más abstracto y global, es imprescindible acercarse a trabajos que logran mostrar que la comunicación es un fenómeno central de la vida humana, que está implícita en las maneras de moldear el tiempo y el espacio.

De este modo, el asunto de las representaciones sociales se estudia desde los postulados de investigadores como Roger Chartier en su conocido libro *El mundo como Representación*,<sup>35</sup> Bronislaw Baczko en su trabajo *Los imaginarios sociales: memorias y esperanzas colectivas*,<sup>36</sup> Fernand Braudel en, *La historia y las ciencias sociales*.<sup>37</sup> Desde ellos, particularmente con Chartier y Baczko, que han robustecido teóricamente este campo de estudio histórico; (las representaciones sociales y los imaginarios colectivos), se busca una lectura e interpretación adecuada de lo dicho sobre el funcionamiento del servicio postal a través de correlaciones entre lo que estos autores proponen y algunos de los señalamientos que se realizan con respecto al sistema de correos en las fuentes estudiadas. Esta correlación puede dar idea de la forma en que colectiva e individualmente se construyó una representación y un imaginario del servicio de correos en Antioquia. De este modo una representación social se puede entender como: “[...] las diferentes formas a través de las cuales las comunidades, partiendo de sus diferencias sociales y culturales perciben y conciben su sociedad y su propia historia”<sup>38</sup>.

---

<sup>35</sup> CHARTIER Roger, *El mundo como representación, historia cultural entre práctica y representación*, 5ª edición, Barcelona, Editorial Gedisa S.A., 2002.

<sup>36</sup> BACZKO Bronislaw, *Los imaginarios sociales, memorias y esperanzas colectivas*, 2ª edición, Buenos Aires, Nueva Visión, Editorial Payot, 1999.

<sup>37</sup> BRAUDEL F., *Op. Cit.*

<sup>38</sup> CHARTIER R., *Op. Cit.*

En este sentido, las representaciones y los imaginarios sociales sufren transformaciones a través de la presión que ejercen diferentes mecanismos como los cambios tecnológicos y las experiencias políticas, económicas y culturales que las gentes experimentan en un momento determinado de su existencia.

Toda la serie de representaciones sociales de la gente, varía de acuerdo a la época y a la misma operatividad del servicio de correos. Si bien, estas representaciones pueden mantenerse sólidas y firmes por largas épocas dentro de un territorio y una población, también experimentan transformaciones y cambios que dan origen a nuevas formas de representación social, debido a las quejas y reclamos por parte de empleados acerca de la prestación del servicio.

Un buen ejemplo son los comentarios presentados un año después de la finalización de este periodo de estudio (1920), por Rufino Gutiérrez Administrador General de correos Nacionales. En ese documento el empleado señala que no se cree capaz de remediar el inmenso desastre que es hoy el Ramo de correos en el país y que los medios que se le han puesto en las manos son insuficientes y limitados para su reorganización<sup>39</sup>. Es a partir de este tipo de denuncias, afirmaciones o comentarios desde donde se empieza a construir algunas representaciones sobre el servicio postal. En este sentido, la popularidad que pudo haber tenido este tipo de denuncia, acerca del desastre del sistema postal, aporta a la construcción de nuevas formas de imaginarse y concebir la prestación del servicio. Al respecto señala Rufino:

Pero, ¿puede explicarse, puede concebirse, que haya una administración pública mediana, medianamente aceptable, que abandone hasta el desastre la Administración de correos? Nosotros hemos podido observar que son los correos en todo país civilizado, los servicios mejor atendidos, mejor servidos, como que ellos dan la característica de la habilidad y competencia oficiales<sup>40</sup>.

Como se puede ver, para esta época el servicio de correos presentaba inconvenientes, y otras circunstancias con las que se construía o transformaban las

---

<sup>39</sup> BOTERO SALDARRIAGA R, *Los Correos, el Correo liberal*, Medellín, diario de la mañana, Republica de Colombia, viernes 9 de abril de 1920, Año V, Número 573, sp.

<sup>40</sup> *Ibíd.*

representaciones que se tenían acerca de él. Los argumentos de este personaje como funcionario y usuario del servicio de correos, ya es en sí misma una representación de carácter individual, toda vez que señala un estado social de objeto y al mismo tiempo una concepción acerca del servicio por parte de este funcionario y de quienes igualmente estaban adscritos a su posición y denuncia. Dicho de otro modo, la denuncia es una representación individual acerca del correo, la cual se puede que extender hacia otras personas usuarias del servicio. Esta representación se construye sobre la base de otra, pues en primer lugar se puede tener una buena concepción del mensaje, y posteriormente ir construyendo otra que asociada a la mala operatividad.

La concepción que se tiene del Correo y sus funcionarios se observa cuando este funcionario (Rufino Gutiérrez) señala que:

La desmoralización del ramo parece que avanza aún más, que marcha a su total desastre. Pero es necesario que nos demos cuentas claras de que ese servicio así, desmoralizado, incompleto e inseguro, se juega la parte que hace a la correspondencia extranjera, y quien sabe si de un momento a otro nos envíen quien nos enseñe honradez y competencia administrativa con respecto a los correos.

De esta manera, la prestación del servicio se ve deteriorada por esa desmoralización de algunos de los empleados que incumplían en las competencias éticas y administrativas que exigía este servicio de comunicación. Así, para este funcionario ya imperaba una concepción de los correos en términos de que lo calificaba como desmoralizado, incompleto e inseguro.

El asunto de las representaciones acerca del correo también estuvo mediado por los asuntos de los partidos políticos del siglo XIX, pues algunos robos de correos estuvieron atribuidos a los partidos políticos, ya que como se señala en la prensa :“El partido conservador ha inaugurado su dominación en las provincias de Medellín y Córdoba, atacando el correo y robándose la correspondencia pública. ¡Bravo caballeros! si así son los principios, ¿cómo serán los fines?”<sup>41</sup>. De esta manera, el

---

<sup>41</sup> *Muchos liberales, escandalo inaudito*, Medellín, 1 de enero de 1854, HS, documento 1 de 1854, folio 1.

correo también fue vulnerado debido a ideas o estrategias políticas entre los partidos, pues:

Aunque los conservadores hicieron las elecciones a su amaño, soplando por medio de los clérigos sobre las masas el fanatismo religioso, aunque han provocado al partido liberal con denuestos i peroratas insolentes i vulnerando, la constitución i las leyes con su lamentable ordenanza municipal, aunque han tratado de destruir los grandes principios del progreso conquistados por la libertad sobre las rutinas españolas i las tradiciones del pasado, mientras no han hecho más que cometer desatinos, como elevaban en su elemento natural, hemos guardado silencio pero hoy, que han comenzado su dominación violando lo más sagrado que hai en todos los países que es la correspondencia publica, hoy que han dejado de ser ridículos para convertirse en criminales, la indignación nos obliga a romper el silencio, i a denunciar ante la Nación, para eterna vergüenza de sus perpetradores, un atentado semejante<sup>42</sup>.

En esta medida las ideas y concepciones políticas además de que incidieron en la prestación del servicio de correos, también son factores de la construcción de nuevas representaciones acerca del correo. Dicho de otro modo, tanto los liberales como los conservadores tenían diferentes formas de concebir el Correo, aún más cuando el poder estaba gobernado por el partido oponente. En este sentido, las confrontaciones políticas entre liberales y conservadores en la segunda mitad del siglo XIX también se extendieron hasta el servicio de correos a través de robos, daños y perjuicios de una u otro partido.

En otras palabras, a través de los postulados expuestos por el autor, (Chartier) se puede inferir que si bien el objeto representado es el Correo y toda su operatividad, los usuarios y las gentes del territorio antioqueño tenían diferentes concepciones, formas de pintarlo, ilustrarlo o imaginarlo. Las representaciones sociales hacen posible conocer los diferentes modos de vida, los comportamientos y el estado cultural de la población usuaria y no usuaria del servicio de correos. En este sentido, se puede ver la manera como se configura como representación pública de una sociedad. En esa dirección, Bronislaw Baczko señala que:

En la mayor parte de las representaciones colectivas no se trata de una representación única, de una cosa única, sino de una representación elegida más o menos arbitrariamente para significar otras y para impulsar prácticas. Muy a menudo

---

<sup>42</sup> *Ibíd.*

las conductas sociales se dirigen no tanto a las cosas mismas como a los símbolos de las cosas. Las representaciones colectivas expresan siempre en algún punto, un estado del grupo social; reflejan su estructura actual y la manera en que reacciona frente a uno u otro acontecimiento<sup>43</sup>.

Por su parte, los planteamientos de Braudel en el texto citado, se siguen para pensar en la posibilidad hipotética de que el sistema de correos se comporte como un fenómeno de larga duración histórica, como los descritos por él. Según Braudel, es a través de duraciones de largo aliento que se hace visible de mejor manera, procesos sociales, ideológicos y culturales como los implicados en la puesta en servicio del Ramo postal en América, Colombia y específicamente Antioquia.

Como se podrá ver en el capítulo II, el servicio de correos puede enmarcarse en este tipo de estructura<sup>44</sup> temporal; debido en gran medida a que las oficinas postales, las rutas, los conductos regulares y otros asuntos del orden operativo y técnico no sufren cambios abruptos de una administración a otra, ni de un gobierno a otro, sino que se mantienen regulares y permanentes durante buena parte del siglo XVIII, todo el siglo XIX y buena del parte del XX. En este sentido más teórico que práctico, se podría indicar que el servicio de correos mantiene en su operatividad una continuidad histórica debido a la regularidad de la prestación del servicio, y una discontinuidad, entendida como las rupturas o fracturas producidas por los casos fortuitos que desestabilizan su funcionamiento, que como se verá en el siguiente capítulo, confirma la misma estabilidad.

Por la vía de la historia de las técnicas, un referente obligado es el trabajo de Bertrand Gille,<sup>45</sup> pues el concepto de sistema técnico que presenta, permite, de un lado, agrupar las actividades del día a día y las disposiciones legales que hacen parte del operar del correo, para entenderlas como acciones técnicas en sí mismas; y

---

<sup>43</sup> BACZKO B., *Op. Cit.*, p. 21.

<sup>44</sup> Los observadores de lo social entienden por estructura una organización, una coherencia, unas relaciones suficientemente fijas entre realidades y masas sociales. Para nosotros los historiadores, una estructura es indudablemente un ensamblaje, una arquitectura; pero más aún una realidad que el tiempo tarda enormemente en desgastar y en transportar. Ver: BRAUDEL F., *Op.Cit.*, p. 71.

<sup>45</sup> GILLE Bertrand, *Introducción a la historia de las técnicas*, Barcelona, Editorial Crítica-Marcombo Gallimard, 1978.

de otro lado, agruparlas en una unidad sistémica, que es la que posibilita que en este trabajo se haga referencia a ellas como sistema, es decir, como conjunto organizado de procesos que puede ser leído a través de la interacción de dos elementos: su estructura y sus funciones. Por ello, y en este sentido es que se usa y debe entenderse en esta tesis el concepto de sistema postal.

Así, son instrumentalizaciones técnicas los itinerarios, las líneas, las estafetas, el transporte por medio de correistas, el porteado; pero igualmente lo son las reglamentaciones y disposiciones de todo tipo que están destinadas al manejo del Ramo: contratos, actas de visita, información a los usuarios, y las que reglamentan itinerarios, líneas y estafetas.

Pero además, el tratamiento que Guille hace de ese concepto, es de gran utilidad ya que ayuda a caracterizar y a entender por qué es que el correo, para adquirir la dimensión y la importancia que tuvo y ha tenido en la vida social, política, geográfica, económica y cultural, debe ser considerado en el conjunto de las transformaciones tecnológicas de cada época: en el caso de que se ocupa esta tesis: transporte terrestre de a pie, en mulas y por ferrocarril; transporte fluvial en canoas, bongos, champanes y barcos a vapor. Es en esa dirección, que se entiende la afirmación de Gille de que “todas las técnicas son en diferentes grados dependientes unas de otras, y que entre ellas ha de haber necesariamente una cierta coherencia”.<sup>46</sup>

En la misma dirección de la historia de las técnicas, se encuentra que el trabajo de Bernard Stiegler,<sup>47</sup> complementa el concepto de sistema técnico con su planteamiento de que los objetos ordenan la realidad según los aspectos dinámicos o estáticos del sistema general que forman; es decir, el sistema es el conjunto o concepto mayor del cual otros fenómenos técnicos, en nuestro caso por ejemplo, las formas de transporte, serán ramificaciones técnicas que se integran a ese nivel general a través de una época. A un nivel más detallado y más preciso, en esta tesis

---

<sup>46</sup> *Ibid.*, p. 51.

<sup>47</sup> STIEGLER Bernard, *La técnica y el tiempo*, (tres tomos), Editorial Hondarribia, Hiru, 2002.

se puede hablar de un sistema de correos como concepto mayor del cual se desprenden otros fenómenos como los itinerarios, los correístas y la legislación postal que son ramificaciones del sistema. En otras palabras, el sistema mayor es la forma en que estaba estructurado el sistema de correos, (empleados, estafetas, líneas, itinerarios, tipos de correos, tarifas etc), y sus ramificaciones son la puesta en servicio de ellas.

Por su parte, el trabajo de Peter Burke y Assa Briggs "*De Gutenberg a Internet*",<sup>48</sup> hace parte del recurso contextual que la tesis sigue, ya que allí se presenta una serie de consideraciones históricas acerca de las formas de funcionamiento y transformaciones que han experimentado los diferentes modos y medios de comunicación en la Europa occidental. Pero a su vez, se ocupan de lo que denominan la *esfera cultural*, por la que circula la información, y muestran que a pesar de los cambios tecnológicos ocurridos con los medios de comunicación, que siempre han estado orientados a ofrecer una mayor rapidez, agilidad y eficacia en la comunicación, no se puede considerar que todo ese derrotero cultural haya ido de mal en peor, o que haya existido un progreso continuo de estos elementos.

Además, para ellos, la época y el territorio con sus propias condiciones geográficas son elementos condicionantes, más no determinantes, de la forma de comunicación y de los medios utilizados para la transmisión de información entre los hombres. Cada sociedad en cada época, (como es el caso de Antioquia en el período que aquí se analiza), se caracteriza por asimilar una forma de comunicación, sea oral como el rumor, escrita como el correo, auditiva como el telégrafo, informacional como la Internet. Igualmente señala que cada uno de estos medios dependió de las necesidades, los intereses gubernamentales, el estado económico y la dinámica poblacional de la que se disponía.

---

<sup>48</sup> BRIGGS Asa y Peter BURKE, *De Gutenberg a internet, Una Historia Social de los medios de comunicación*, Madrid, España, Editorial Taurus-Historia, 2002.

En el caso del territorio antioqueño en el siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, donde las poblaciones eran realmente lejanas o se hacían lejanas por las características geográficas del territorio, la comunicación de información se realizó a través del correo, el rumor y el telégrafo. En particular, el rumor, a pesar de no contar con ese carácter de legitimidad oficial que tiene el correo, jugó un papel muy importante en la comunicación entre las personas, y aún como medio de transmisión y circulación de noticias y asuntos oficiales e institucionales. Para Burke y Briggs el rumor puede operar como servicio postal oral que funciona con notable rapidez. En él “[...] Los mensajes que se transmitían no siempre eran espontáneos, pues a veces se les propagaba por razones políticas, y en tiempos de conflicto era normal que un bando acusara al otro de difundir rumores”.<sup>49</sup>

En la Colombia y Antioquia del período en cuestión, paralelo al rumor funcionaba el correo con carácter de comunicación escrita. En términos similares a lo que propone Burke sobre el control que existe tras el uso de la escritura, la administración del ramo postal en Colombia, jugó un papel determinante en la regulación, vigilancia e intervención del manejo, transporte y circulación de información a distancia, máxime cuando se tiene que la información que más circula es aquella referida a la vida oficial, a los acontecimientos políticos, militares, económicos, familiares y culturales. En este sentido, puede entenderse la afirmación de Burke y Briggs de que “[...] la gente acomodada y los profesionales de los distritos rurales y los ciudadanos de las grandes ciudades mantenían suficiente intercomunicación; mientras que los puntos más elevados tenían una aureola de luz, en los inferiores reinaba la oscuridad”.<sup>50</sup>

A través de los itinerarios, las rutas postales y las estafetas u oficinas del correo que estaban dispuestas en el territorio antioqueño, se puede observar que el correo tenía una amplia cobertura en el territorio antioqueño. A pesar de esto, tampoco se puede desconocer que otros aspectos adicionales como el valor del porte y las condiciones

---

<sup>49</sup> *Ibíd.*, p. 42.

<sup>50</sup> *Ibíd.*, p. 152.

geográficas fueron elementos que imposibilitaron a muchas personas acceder al servicio de correos.

Por su parte, en lo que corresponde a la necesidad de precisar algunos de los conceptos utilizados, como el de red y el de circulación de la información, se ha encontrado de gran utilidad los trabajos de Pierre Musso<sup>51</sup> y Lash Scott, correspondientemente.<sup>52</sup> Ambos contribuyen al esclarecimiento de los conceptos usados, y a reconocer el lugar que les corresponde en el orden del discurso que en esta investigación se ha construido.

Lash Scott en su texto denominado "*Crítica de la información*", presenta desde varios niveles de análisis algunos aspectos teóricos respecto a la teoría de la información. La descripción que el autor hace de la información como una arquitectura de flujos y movimientos, es útil para comprender que el servicio de correos funciona de forma análoga, ya que la información que circula por este medio está dispuesta mediante giros, rutas y travesías que seguían quienes transportaban el correo para llegar a las diferentes oficinas postales que funcionaban en todo el territorio. Dentro de las discusiones y los análisis teóricos que presenta Scott sobre el asunto de la información, se encuentra el asunto de la sociedad red, que al igual que lo enuncia Pierre Musso, requiere un estudio y descripción desde diferentes análisis filosóficos, históricos y técnicos.

Scott describe la red no sólo como una conexión entre lo social (en esta tesis: los usuarios, las legislaciones, contratos) y lo técnico (en esta tesis: los itinerarios, las rutas, etc.), sino como un sistema de flujo por el cual se mueven cosas, objetos e información entre las personas. En este sentido, puede verse claramente que el servicio de correos en Antioquia como sistema distribuido por y a través de una red,

---

<sup>51</sup> MUSSO Pierre, "*Génesis y crítica de la noción de red*", en Daniel PARROCHIA (Dir.), *Penser les réseaux*, (memorias del coloquio organizado en Montpellier el 20 y 21 de mayo de 1999 por el CRATEIR, Centre de recherche et d'analyse sur la technique, l'épistémologie de l'information et les réseaux), Seyssel, ChampVallon, 2001, coll. Milieux, traducción del francés por Jorge Márquez Valderrama, Bogotá, 2005.

<sup>52</sup> SCOTT Lash, *Crítica de la información*, Argentina, Editorial Amorrout, 2005.

permite la circulación de la cultura en sus aspectos materiales e informacionales. El correo era en el siglo XIX un medio masivo de comunicación no solo por la información que manejaba, sino también por el tipo de esparcimiento de esa información con el fin de comunicar a los diferentes usuarios.

De otro lado, el concepto de red,<sup>53</sup> se estudia y analiza siguiendo los planteamientos de Pierre Musso, en su texto “Génesis y crítica de la noción de red”.<sup>54</sup> Allí, se presenta algunas definiciones y consideraciones históricas de la utilización de este concepto en muchas áreas de las ciencias exactas y sociales. Para él, si bien este concepto experimenta diferentes tipos de transformación mediante diversidad de aspectos temporales y disciplinares, se puede encontrar una convergencia a entenderlo como sistema de interconexión entre diversos elementos con una operatividad que se manifiesta a través de la técnica. En el caso del sistema de correos en Antioquia, y como se podrá observar en el mapa sobre la red de correos en Antioquia 1859-1919 (Ver Mapa 4), se observa una red de correos en donde se expresa una interconexión entre estafetas, estafetas y líneas postales y entre líneas y otras líneas postales. Ahora bien, para el buen funcionamiento del servicio, no solo era suficiente con la interconexión en red, sino que debía haber una relación recíproca y coherente entre los funcionarios, las estafetas, los itinerarios señalados y la legislación y las normas establecidas para la prestación y puesta en marcha del servicio.

Por su parte, el concepto de transmisión y comunicación cuenta con un adecuado tratamiento en el trabajo de Regis Debray<sup>55</sup> y de Michel Serres.<sup>56</sup> Con ellos, es posible establecer un dialogo entre lo que implica la teoría de la comunicación y lo

---

<sup>53</sup> Si la red produce hoy tantas representaciones y discursos es porque es una técnica mayor de la administración del espacio tiempo, una matriz espacio temporal: por una parte, la red técnica afloja la coacción espacial sin suprimirla y superpone un espacio sobre el territorio; y por otra parte crea un tiempo corto mediante el transporte rápido o el intercambio de informaciones. La red de comunicación añade al espacio tiempo físico un espacio ampliado y un tiempo reducido. Ver: MUSSO P., *Op.Cit.*, p. 17.

<sup>54</sup> *Ibíd.*

<sup>55</sup> DEBRAY Regis, *Transmitir*, edición Odile, Jacob, Paris, Editorial Manantial, 1997.

<sup>56</sup> SERRES Michel, *La comunicación, Hermes I*, 1ª edición, Barcelona, Editorial Anthropos, 1996.

que dicen los itinerarios y la distribución de las líneas de correos en el territorio colombiano y en Antioquia en particular. Régis Debray trata el asunto de la trasmisión como aquello que se hereda y se mantiene durante mucho tiempo. En este sentido, el concepto de Transmitir se aplica tanto a los bienes como a las ideas (se transmite un objeto, efectos de comercio, un capital inmobiliario lo mismo que el poder pontifical o la consigna).<sup>57</sup> Del mismo modo, este autor plantea que:

Transmitimos para que lo que vivimos, creemos y pensamos no muera con nosotros (más que conmigo). Para hacerlo, nos está permitido, según las épocas, recurrir a los medios de la poesía oral - con sus ritmos y ritornelos propicios a la memorización, del dibujo o el escrito, el impreso, la cinta de audio o Internet, todo esto junto o separadamente, de acuerdo con las audiencias a las que se apunta o el desarrollo técnico, pero el contenido de mensaje se guía por las necesidades de su expedición, como el órgano por la función<sup>58</sup>.

Siguiendo con los planteamientos de este autor, la circulación de muchos objetos y de ideas de carácter político, cultural y religioso a través del servicio de correos durante los años que esta investigación propone, también fue un asunto de trasmisión de carácter material e informacional entre diferentes generaciones. Tanto el medio (el correo) del siglo XIX en Antioquia, como la información, son en cierto sentido una trasmisión que perduró en el tiempo y en el espacio antioqueño.

Ahora bien, aunque al principio del texto de Debray, se hace alusión al concepto de la comunicación que deriva del latín *communicare*, que significa “compartir algo, poner en común”, es preciso aferrarse teóricamente a algunos postulados y reflexiones de Michel Serres.<sup>59</sup> Según él:

Cuando deseo comunicarme con otro, dispongo de una serie de técnicas antiguas y nuevas de las que por ahora no importa saber si son naturales o fabricadas: lenguajes, escrituras, medios de almacenamiento, de transporte y de multiplicación del mensaje, cintas grabadas, teléfono imprenta y así sucesivamente. La escritura es una de las más simples y a la vez una de las más ricas, porque a través de ella puedo almacenar, transportar y multiplicar la información<sup>60</sup>.

---

<sup>57</sup> DEBRAY R., *Op.Cit.*, p.16.

<sup>58</sup> *Ibíd.*, p.18.

<sup>59</sup> SERRES M, *Op.Cit.*, p.43.

<sup>60</sup> *Ibíd.*, p. 43.

En el caso del sistema de correos, es claro que este tipo de técnica escrita de comunicación es fabricada o elaborada, y necesariamente se da, siempre y cuando exista un emisor o receptor del mensaje que bien puede ser un persona de la vida pública del siglo XIX o una persona del corriente que sea usuaria del servicio. Ahora bien, para la comprensión del mensaje ha de haber una convención del grafismo, pues tanto el que envía como el que recibe el mensaje, deben estar formadas en la codificación del sentido del mensaje. Entre el emisor y receptor como dos componentes de la comunicación, hay otro elemento denominado por Serres como el ruido, entendido como un fenómeno de interferencia que obstaculiza la comunicación. En este sentido, en el correo donde se emite una comunicación escrita a través del mensaje, el ruido sería la mala escritura de los mensajes que obstaculiza la comprensión de ellos y la interrupción del flujo de los correos.

Para Michel Serres la red puede entenderse en términos de un diagrama que está conformado por una pluralidad de puntos o cimas unidos por una pluralidad de ramificaciones o caminos que son recíprocos. Una cima o punto puede ser considerada como la intersección de dos o más caminos, mientras que un camino puede ser considerado como una determinación constituida a partir de una correspondencia entre dos cimas preconcebidas.<sup>61</sup> Este tipo de reflexión teórica de la red en diagrama, coincide en cierto sentido con la red de correos que se ha logrado dibujar con la cartografía producida en esta tesis, toda vez que una cima, puede representarse como la serie de estafetas o puntos de llegada de uno o más correos en el territorio. De otro lado los caminos son, en términos del servicio de correos, las huellas materiales y las rutas establecidas para generar comunicación entre las estafetas u oficinas postales.

Ahora bien, en lo que atañe a la *Nueva Historia Cultural* en la que podría inscribirse un trabajo como el que aquí se realiza, son puntuales los planteamientos de Peter

---

<sup>61</sup> *Ibíd.*, pp. 9-10.

Burke, en su texto *Formas de historia cultural*,<sup>62</sup> ya que allí se muestran algunos ejemplos de fenómenos culturales de amplia repercusión social, como es el caso del correo, que pueden y deben ser entendidos, según él, en el contexto de los cambios económicos y sociales de largo plazo.

Para Burke, la *Nueva Historia Cultural* también busca historiar, reconocer y analizar las opiniones y relaciones culturales de la vida cotidiana de tipo mercantil, religioso, familiar etc.; de la gente corriente, mediante una historia desde abajo o de la cultura popular, estableciendo correlaciones y comparaciones con la historia arribista narradora de las hazañas de los grandes hombres. Este nuevo campo de trabajo histórico, se identifica con la idea de examinar la diversidad de pruebas o fuentes de los acontecimientos históricos, además con dejar de lado la idea de la objetividad histórica para entender que el mundo y los objetos históricos que estudiamos no existen por sí solos en la realidad previa, sino que se perciben a través de convenciones, esquemas y discursos. Siguiendo estos direccionamientos, el correo es estudiado aquí a través de buena parte de los discursos que aparecen en la prensa de la época.

La categoría de *Nueva Historia Cultural* se diferencia de la antigua forma clásica caracterizada por los estudios históricos de las bellas artes, la tradición católica entendida solo como una herencia cultural; y la erudición de algunos personajes y su canon de obras clásicas que eran los objetos de este tipo de historia. La *Nueva Historia Cultural* presenta una renovación en los campos de estudio y se dedica a historiar la vida cotidiana en sus diferentes campos. Josep Fontana en su conocido texto *“la historia de los hombres”* refiriéndose al giro historicista, los estudios culturales y la *Nueva Historia Cultural* señala que:

[...] de esta nueva evolución nacerían en los estudios culturales corrientes como el nuevo historicismo, con su propuesta de enriquecer las prácticas formalistas de la crítica literaria con una peculiar atención al contexto histórico, el materialismo cultural

---

<sup>62</sup> BURKE Peter, *Formas de Historia Cultural*, versión de Velen Urrutia, Madrid, España, Alianza Editorial, 2000, pp. 231-247.

(que viene a ser lo mismo, pero con una carga adicional de politización) o la “Nueva Historia Cultural”, que es más bien una mezcla ecléctica que define la posición actual de un grupo, después de haber abandonado la fundamentación del análisis de la cultura en las realidades sociales.<sup>63</sup>

Según Fontana, la *Nueva Historia Cultural* está influenciada por los nuevos análisis antropológicos acerca de lo que realmente implica la definición del concepto de cultura. Al respecto, investigadores sociales como Adam Kuper,<sup>64</sup> Terry Eagleton,<sup>65</sup> Clifford Geertz,<sup>66</sup> entre otros, poseen variados estudios en los que se presentan diferentes nociones sobre aquello que se denomina cultura y que más tarde va a ser un concepto clave utilizado por los historiadores para hablar de la *Nueva Historia Cultural*. En cada uno de estos trabajos, los investigadores piensan y analizan de distintas formas este concepto que se transforma y cambia en el espacio y en el tiempo.

Sin embargo, no se puede desconocer que algunos historiadores de la llamada escuela de los Annales como Jaques Le Goff,<sup>67</sup> cuando hablaban de la “Nueva Historia”, daban a entender con esta denominación, la atención a nuevos objetos, enfoques y problemas de estudio, que se enmarcan hoy en lo que se define aquí siguiendo a Burke como *Nueva Historia Cultural*.

En el orden de esas discusiones, es claro que un asunto como el servicio de correos, se presenta como un objeto de estudio que puede ser abordado bajo este nuevo tipo de enfoques. Pues como se ha venido insinuando en este capítulo, y como se buscará mostrar en los siguientes, el correo contiene en su propia sistematicidad, funcionamiento y operatividad una diversidad de elementos, (empleados, oficinas, rutas y objetos); no sólo técnicos, sino de implicaciones claramente culturales. Sin

---

<sup>63</sup> FONTANA Josep, *La historia de los hombres, el giro cultural*, Barcelona, España, Editorial Crítica, 2001, p. 303.

<sup>64</sup> KUPER Adam, *Cultura, La Versión de los antropólogos*, Barcelona, España, Editorial Paidós, 2001, pp. 21-38.

<sup>65</sup> EAGLETON Terry, *La Idea de Cultura, una mirada política sobre los conflictos culturales*, Barcelona España, Editorial Paidós, 2001, pp. 130-165.

<sup>66</sup> GEERTZ Clifford, *La interpretación de las Culturas*, Barcelona, Editorial Gedisa, 1983, pp. 19-59.

<sup>67</sup> LE GOFF, Jaques, Roger CHARTIER y Jaques REVEL, *Nueva Historia*, España, Editorial Enciclopedia del Saber Moderno, 2000, pp. 263-294.

embargo, es necesario insistir que el enfoque de la *Nueva Historia Cultural* no se aborda en su totalidad, sino que se presenta para dar una mayor relevancia a la argumentación central de esta tesis: que el correo en Antioquia operaba de forma sistémica, siguiendo la estructura en red que configuraba y las funciones que un conjunto de normatividades le imponía; que digámoslo de entrada sin exagerar, operaban como un estricto código militar; como actuaron los Estados frente a una epidemia como la de viruela o la peste, bien descrita por Albert Camus.

Así, la pregunta realizada por Peter Burke ¿qué no hace parte de la Cultura?, adquiere dinámica propia con un objeto como el que esta tesis trabaja. Por ello, aquí los correos son elementos de la cultura y sus instrumentos de montaje y operación, no sólo el tipo de información que circulaba, lo son igualmente: normatividades, oficinas postales, rutas y carreras, nomenclaturas y direcciones, conductores y empleados, entre otros. En esta dirección, el hilo conductor de esta tesis está dado por la estructura del sistema postal, la prestación del servicio de correos, la cobertura en el territorio y algunas representaciones sociales suscitadas con respecto al Ramo. No sobra reiterar que las implicaciones sociales de este medio, requiere de nuevas investigaciones que tomen como punto de partida lo que en este trabajo se logra reconstruir con respecto a su estructuración y forma de operar.

## **CAPÍTULO II. ESTRUCTURA Y FUNCIÓN DEL RAMO DE LOS CORREOS EN ANTIOQUIA**

Este capítulo, desde el seguimiento y análisis que se hace en las fuentes consultadas, al aparato normativo y legislativo que reguló el “correo” entre 1859 y 1919, busca dar cuenta de su institucionalidad y oficialidad. Es decir, poner en evidencia al Correo como organismo instituido para desempeñar una función de interés público y capital para el Estado; por lo tanto, habla de su carácter formal, legal, administrativo y gubernativo. A su vez, aportar elementos o unidades de memoria para la reconstrucción de la historia de una institución poco trabajada por la historiografía en nuestro país y en particular en Antioquia.

Pero antes de pasar a la reconstrucción de la estructura y funcionamiento institucional del Ramo Postal, es necesario dedicar unas cuantas páginas a sus antecedentes, a presentar algunas de las características como se organizaba y operaba hasta el momento en que esta investigación se ocupa de él. Ese breve recorrido por sus precursores,<sup>68</sup> que se hace desde la historiografía consultada, no es un simple decorado, sino que permitirá reconocer la dimensión de los cambios ocurridos a partir de 1859, (punto de partida de esta tesis); qué tanto de ruptura, coyuntura o continuidad hay allí.

### **A. ANTECEDENTES**

Tal como lo presentan los pocos que se han ocupado del asunto de los correos en Colombia, la historia de este medio de comunicación en Antioquia, tiene sus ascendientes en el llamado mundo colonial. Si bien se introdujo en el Virreinato del Nuevo Reino de Granada como un servicio público con un carácter fuertemente

---

<sup>68</sup> Entendido en el sentido de fenómeno que anuncia o comienza una empresa como el correo que tendrá acogida y una expresión particular en el período que esta tesis trabaja. No se trata del conjunto de personas o sucesos sobresalientes o ejemplares que indefectiblemente o teleológicamente arman el futuro de esta institución. En otras palabras, se refiere más bien a las formas de operar del correo en aquellos tiempos de la conquista y llamada colonia, al siglo XIX, que juegan en esta tesis como condiciones de posibilidad de su estructuración y funcionamiento en el período por ella estudiado.

oficial, que ya existía en algunas ciudades de Europa occidental, el transporte y tránsito de cartas y encomiendas se realizaba en muy buena medida, (en parte por las características geográficas del territorio) gracias a la informalidad: viajeros ocasionales, arrieros y comerciantes habituales, entre otros, hacían las veces de rasoneros y realizaban las labores de lo que serán posteriormente los correístas oficiales, transportadores de cartas, valores y encomiendas de todo tipo.

Aún en medio de esa informalidad, el servicio oficial mantenía una relativa permanencia en el tiempo y espacio. Pero al igual, como se verá en esta tesis, siempre fue una preocupación de las administraciones lograr un servicio normado, regulado en administración y regularizado en rutas, destinos y frecuencias. En esta dirección, la historiografía presenta como un hito de esas disposiciones, la oficialización del servicio de correos en los territorios de la Corona española, a través de la instauración, en 1513, del denominado *Correo Mayor de las Indias*. Este correo se instala en respuesta quizá, a una necesidad latente en el gobierno de los Austrias de cambiar sus políticas administrativas, pero siempre con la finalidad de agilizar el manejo de la correspondencia que iba de España a sus colonias americanas a través de la Casa de Contratación de Sevilla, la cual ejercía un estricto control del flujo de la correspondencia.

Hacia 1751, en medio de una América legislada y gobernada por los Borbones, el Virrey José Alfonso de Pizarro, quien mejoró la comunicación con Bogotá y comenzó la construcción del puente de piedra y mortero de San Antonio, en la confluencia de los Río San Agustín y San Francisco en Bogotá, obra completada por su sucesor, José Solís Folch de Cardona, estableció la primera organización de los correos: implantó tarifas postales, itinerarios fijos, y otras regulaciones en los horarios y sitios de salida y llegada. Para el caso de Antioquia, territorio rico en minería de oro y apartado de otras regiones por sus condiciones geográficas, sólo a finales del siglo XVIII, en 1777, ve anunciar de manera oficial el establecimiento de una línea oficial de correos.

Si bien hubo dos intentos para la organización de los correos en Antioquia, la del virrey José Solís Folch de Cardona en 1759 y el de Miguel de Santiesteban en 1766, será en 1777 que funcione de forma oficial, con la *Villa de Nuestra Señora de la candelaria de Medellín* como el centro administrativo de ese servicio público. Esta reorganización del servicio fue impulsada por el virrey Manuel Antonio Flores, quien siguió el programa de correos establecido por Joseph Antonio de Pando<sup>69</sup> y las reglamentaciones de Juan Díaz de Herrera. Este virrey, escribió el tratado: “Previsiones para los correos que se dirigen al Río de la Plata y su regreso a España; Relación de los trabajos hechos por los comisarios de la tercera partida de límites entre España y Portugal en América”<sup>70</sup>.

Antes de 1777, en Antioquia, el correo seguía la ruta del río Cauca: primero por un trayecto terrestre entre Santafé de Antioquia hasta el puerto de Espíritu Santo, donde el río permitía su navegación y enlace con los centros mineros de Nechí, Cáceres y Zaragoza; luego se conectaba con el transporte fluvial del río Magdalena en el puerto de Mompóx, donde se conectaba con los correos procedentes de otros lugares del virreinato.<sup>71</sup>

Lo que se logró con la formalización de 1777, fue establecer, de un lado, una carrera<sup>72</sup> derivada de la que de Santa Fe (capital) giraba a Cartagena, Santa Marta y Riohacha, y de otro, la centralización del correo en Medellín. El itinerario era el siguiente: de Honda se dirigía al puerto de San Bartolomé, de allí, hasta la población de Remedios (tardaba dos días y medio, según Pando). De allí a Zaragoza o a

---

<sup>69</sup> Joseph Antonio de Pando llegó a Cartagena en 1769 y permaneció en la Nueva Granada hasta 1771, llegó a ser un experto en la organización de la renta real de los Correos. Pando dejó una serie de manuscritos que se encuentran en: New York Public Library, *Division: Manuscripts and Archives Division. Fondo documental: Colonial Latin American Manuscripts and Transcripts from the Obadiah Rich Collection 1450-1853.*

<sup>70</sup> Ver: CALDERÓN QUIJANO José Antonio (Ed.) y Escuela de Estudios Hispano-Americanos, *Los Virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos III*, Vols. 203-204, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de la Universidad de Sevilla, 1972.

<sup>71</sup> ARANGO JARAMILLO M., *Op.Cit.*, p. 66.

<sup>72</sup> Carrera es el trayecto o recorrido señalado por la administración de los Correos para la circulación y transporte de la información mediante este servicio postal.

Cancán, Yolombó y Medellín. Luego, se conectaba con la travesía a Rionegro, Marinilla, Copacabana y tierras aledañas, o continuaba a la ciudad de Antioquia.

Este reglamento también establecía que para que los conductores pudieran hacer su viaje en la mayor brevedad posible, cada peón, no debería llevar más de dos arrobas de peso; en caso de registrarse encomiendas con mayor peso, el Administrador debía contratar peones adicionales. Además, para facilitar las transacciones, daba la posibilidad a los administradores de correos, de recibir oro en polvo como pago de los portes.<sup>73</sup>

Otra de las reformas importantes en el sistema de correos a finales del siglo XVIII, provino del Virrey Antonio Caballero y Góngora, quien siguiendo las directrices borbónicas de la época, impulsó la apertura y mejoramiento de los caminos y la ampliación de la red de correos. Para Antioquia, se trató del establecimiento de dos nuevas rutas para mejorar la conexión con el río Magdalena: Antioquia-Zaragoza-Mompóx, que conectaba la capital de la provincia y sus ricas zonas mineras con el puerto de Cartagena y con el resto del mundo. La otra, a través del puerto de Nare, que pasando por Yolombó daba salida a la villa de Medellín y a las poblaciones del oriente antioqueño hacia la capital del virreinato y el mar Caribe. Posteriormente, en 1790, el virrey Josep de Ezpeleta, aprobará el tránsito por el nuevo camino que de Puerto Nare conducía de forma más directa con la provincia de Antioquia, a través del norte del valle del río Nus.

Ahora bien, aunque el mapa que se presenta a continuación está montado sobre un croquis de Colombia, los itinerarios allí dibujados corresponden a las poblaciones y rutas expresadas a finales del siglo XVIII. Estos itinerarios no están montados sobre un croquis de la época, pues esta labor requiere de alto detalle en el dibujo y en la edición.

---

<sup>73</sup> ARANGO JARAMILLO, M., *Op.Cit.*, pp. 43-47.

En términos generales, las variadas reformas y reorganizaciones al funcionamiento de los correos que se propondrán y se ejecutarán, estuvieron encaminadas a modificar el precio en las tarifas, las fechas de los itinerarios y a regular a los transportistas (arrieros, peones y bogas del Magdalena); por ejemplo, a través de sanciones a los incumplimientos o retardos. Tanto las normas coloniales como las instauradas después de la independencia, buscaban una mayor rapidez, agilidad, extensión y seguridad en el transporte de los correos, no sólo a nivel interno de la provincia antioqueña, sino con las demás regiones del territorio Nacional.

En todo este tiempo, el servicio de correos (no el de encomiendas), una empresa en sí misma, se consideró un verdadero servicio público a cargo y responsabilidad de la Corona española, así se contratara con particulares. A través de él, se transportaba todo tipo de objetos: cartas, impresos, pliegos, correspondencia oficial, encomiendas, títulos, valores, monedas y oro, entre otros; que se movilizaban por medio de embarcaciones, cuando se trataba de los ríos, mulas y cargueros cuando se trataba de valles y cordilleras. Cuando hubo ferrocarriles y cables aéreos, los usó igualmente.

A mediados del siglo XIX, bajo el gobierno del presidente Mariano Ospina Rodríguez,<sup>74</sup> el Congreso Nacional expidió la ley orgánica de los Correos nacionales de 27 de abril de 1859, que derogaba el decreto ejecutivo de 26 de agosto de 1856, reglamentario de los Correos Nacionales, que se considera como el nacimiento del Correo en Colombia<sup>75</sup>. Esta ley fue impulsada por el abogado Gregorio de Obregón Ujueta, miembro de la logia masónica “Estrella del Tequendama N11”, quien siendo

---

<sup>74</sup> Mariano Ospina Rodríguez fue presidente de la república entre 1857 y 1861, sancionó la Constitución de 1858, que organizaba la Nación en ocho estados bajo la denominación de Confederación Granadina. Las continuas discrepancias políticas entre los estados de dicha confederación ocasionaron la sublevación de Tomás Cipriano Mosquera, a quien se unió José María Obando. Estalló entonces una violenta guerra civil, hasta que Mosquera tomó Bogotá en 1861. Ospina fue encarcelado y luego desterrado. Junto a José Eusebio Caro redactó el primer programa de gobierno del sector ministerial, desde entonces llamado conservador (1849); este acto es reconocido como la fundación del Partido Conservador Colombiano.

<sup>75</sup> GONZÁLEZ WHITE, Bernardo, “*Numismática & Filatelia. Correos de Colombia*”, en *El Mundo*, <http://www.elmundo.com/portal/resultados/detalles/?idx=119890>, versión electrónica 22 de Junio de 2009, página consultada el 30 de septiembre de 2011.

representante a la cámara por el Estado Soberano de Cundinamarca, presentó al Congreso el proyecto que fue aprobado el 27 de abril de 1859. El presidente Núñez honró su memoria a través del decreto 228 del 2 de Marzo de 1888, que señalaba que Gregorio de Obregón Ujueta, prestó útiles servicios a la República como Secretario de Fomento en 1880, introdujo importantes mejoras en el servicio de correos y en el de telégrafos, sirvió por largos años la Agencia Postal de Panamá, aún en épocas en que no estuvo empleado, dedicó no pocas horas de estudio a la organización de los Correos nacionales, haciendo oportunas recomendaciones al Gobierno y contribuyó eficazmente a obtener la anexión de Colombia en la Unión Postal Universal y a dar forma a esta anexión.<sup>76</sup>

La ley de 27 de abril de 1859, contiene 44 artículos, 14 párrafos y varias reglas y bases. Reglamentada por decreto ejecutivo del 23 de julio de 1859 estipulaba que el servicio de correos no sería un monopolio de la Confederación; por consiguiente, los Estados y las Compañías o individuos particulares podían poner a funcionar sus propios correos aún en las mismas líneas establecidas por el Gobierno. Una novedad importante era señalada en el Artículo 100, donde se establecía emitir la estampilla postal adhesiva por valores de 2 <sup>1/2</sup>, 5, 10, 20 centavos y de 1 peso. Para cada valor; un color diferente, con esto buscaba lograr un control eficiente del recaudo.<sup>77</sup> Allí se fijaron seis grandes líneas de Correos nacionales que partían de Bogotá hacia las capitales de los estados, puertos marítimos y países fronterizos. De estas líneas se desprendían los llamados correos transversales que llegaban hasta los sitios más apartados: Línea del Atlántico, de Bogotá a Santa Marta; Línea del norte, de Bogotá a San Antonio del Táchira (Venezuela); Línea del nordeste, de Bogotá a Pamplona; Línea del sur, de Bogotá a Tulcán (Ecuador); Línea del pacifico, de Bogotá a

---

<sup>76</sup> Ver: "línea de Gregorio Obregón Ujueta", en <http://obregon.com/geni3/Gregorio%20ObregonUjueta-1.htm>. Versión electrónica, página consultada el 19 enero 2011.

<sup>77</sup> En realidad se trató no de una estampilla sino de una serie de cinco estampillas con valores faciales de 2.5, 5, 10 y 20 centavos y 1 peso. En esta fecha, 1 de septiembre de 1859, se da inicio, prácticamente, a la filatelia en Colombia. Ver: AFITECOL, *Emisión: "150 Años Primera Emisión de Sellos Postales de Colombia"*, <http://www.afitecol.com/?p=1559>, versión electrónica, página consultada el 18 de agosto de 2011.

Buenaventura; Línea de occidente, de Bogotá a Medellín. Para este momento funcionaban en Colombia 97 estafetas de correos.

Luego de la constitución de 1863<sup>78</sup>, en la época en la que los Estados tuvieron la característica de *Estados Soberanos*, las reformas les permitieron organizar con autonomía sus correos. Antioquia, en medio de las dificultades de algunas de las contiendas del siglo XIX y a pesar de la difícil topografía, gracias a la labor de Pedro Justo Berrio entre 1864 y 1873, se colocó a la vanguardia de la organización interna de los Correos, y llegó a articular una completa red de líneas postales con estrictos itinerarios que cubrían su geografía: primero hacia sus centros mineros y luego hacia las zonas de colonización en el suroeste del Estado y en el actual departamento de Caldas.

Y es precisamente el fenómeno de las guerras un asunto de carácter político y civil que tuvo gran injerencia en esa segunda mitad del siglo XIX. La primera de ellas, iniciada en el Cauca, se dio entre 1859 y 1862, en parte debido a aspectos como el poder de la iglesia, el problema religioso y la autonomía de los Estados. En el caso de Antioquia, esta guerra se desarrolló en el norte y nordeste del territorio, donde se presentaron enfrentamientos entre los liberales y los conservadores. En ella, el ejército liberal obtuvo el triunfo. Otra de ellas, iniciada también en el Cauca, se presentó en el año de 1876, y enfrentó a los conservadores contra el ateísmo liberal. En ella, el Estado Soberano de Antioquia en sus inicios se mantuvo neutral pero luego entró al combate tras las amenazas que se sentía contra la soberanía del Estado. Esta guerra culminó con la derrota del partido conservador tras la

---

<sup>78</sup> El Año de 1863 es otro hito importante en la historia de Antioquia, pues, el 8 de mayo se aprueba la carta constitucional de Rionegro, donde el partido liberal asumen nuevamente el poder con el nombramiento como presidente provisional de Antioquia a Pascual Bravo. La aprobación de esta constitución y la presidencia de Bravo, que busco la recaudación de las rentas, la recuperación de la casa de la moneda y la creación de una penitenciaría y Escuela de Artes y Oficios, generó inconformidades en el partido conservador, que en 1864, con la batalla en el punto denominado El Cascajo, entre Rionegro y Marinilla, el 4 de enero del mismo año, recuperó el mando en el poder político de la región tras la derrota del partido liberal y la muerte de su presidente. Ver: ORTÍZ MEZA Luis Javier: Antioquia bajo el federalismo, en Jorge Orlando MELO, *Historia de Antioquia*, 1° edición, Bogota Colombia, Suramericana de Seguros, Editorial, Presencia LTDA, 1988. p. 124.

capitulación firmada en Manizales el 5 de abril de 1877 por representantes del partido liberal y conservador.<sup>79</sup>

En el medio de estas dos guerras, entre 1860 y 1862, Antioquia tuvo una decadencia comercial, pues hubo un bloqueo para el ingreso de las mercancías provenientes de otros Estados o de Europa, las cuales eran confiscadas o detenidas por las autoridades en las fronteras. Todo este asunto tuvo repercusiones en la caída de las exportaciones legales de oro, la escasez de moneda de circulación y un declive en la producción minera.

Otro conflicto importante en la transición del siglo XIX al XX, se inició en 1899. En él, los liberales belicistas, que estuvieron alejados del poder desde 1886, iniciaron una guerra en contra de los conservadores del momento, denominada por la historiografía, la guerra de los Mil Días, que duró hasta 1902. Esta guerra, se desarrolló en buena parte del territorio nacional. El departamento de Antioquia, tuvo una participación importante, con armas, ejércitos, bagajes y dinero para contrarrestar el ataque de los liberales. A pesar de la colaboración del gobierno, en Antioquia se conformaron dos guerrillas de corte liberal que tuvieron acción en Santa Fe de Antioquia, Sopetran y Puerto Berrio, pero que fueron sometidas de forma rápida por las tropas conservadoras.

En este período de la segunda mitad del siglo XIX, se impulsaron dos líneas: una que iba de la ciudad de Antioquia, la antigua capital, al puerto de Nare sobre el río Magdalena, pasando por Medellín, Rionegro, Sopetrán, Marinilla y Peñol. Esta vía servía de enlace con las líneas de Correos nacionales del río Magdalena que comunicaban con Bogotá y la costa Caribe. La otra iba de Medellín a Cartago, pasando por Supía. De otro lado, se establecieron itinerarios para otras cinco líneas: línea del Norte (Zaragoza, Remedios, Amalfi, Santa Rosa, Zea y Anorí); línea del Occidente (Sopetran y Antioquia); línea del Nordeste (Santo Domingo y Yolombó, Copacabana, Girardota y Barbosa); línea del Sur (Amagá y pueblos del Sur de la

---

<sup>79</sup> *Ibíd.*

República y provincia del Chocó); línea de Oriente (Rionegro, Marinilla, Peñol, Abejorral, Sonsón, Salamina, y a los pueblos de las provincias del Alto Magdalena y Bogotá, así como para las del Norte, Costa Atlántica de la República y Estado de Panamá).

Fuera de estas de carácter nacional, se establecieron otras líneas de correo regional, llamadas en aquella época municipales y que enlazaban las capitales de los ocho departamentos de Antioquia con diversos poblados y centros urbanos: de la ciudad de Antioquia salían directamente al distrito de Anzá, Buriticá, Cañasgordas, Frontino, Sabanalarga, Ituango, Urrao. De Marinilla salían a los distritos de San Vicente, Concepción, Santuario, Vahos (Granada), Cocorná, Peñol y San Carlos. De Medellín, salían líneas para Santa Rosa, Santo Domingo, Amagá, Concordia, Fredonia, Jericó y Andes. De Rionegro, salía a La Ceja, Abejorral, Sonsón, Aguadas, Pácora, Retiro, Sabaletas, Santa Bárbara. De Salamina partía para Aranzázu, Neira, Manizales, Supía. De Santa Rosa se dirigía a los distritos de Carolina, Amalfi, Remedios, Zaragoza, Angostura, Campamento, Anorí, Cruces, Zea, Yarumal y Cáceres. Del departamento de Sopetrán partía a los distritos de Córdoba, Sacaojal y Liborina<sup>80</sup>.

Igualmente, a finales del siglo XIX, en el contexto de importantes cambios tecnológicos, como la mejora en la aplicación de la tecnología del vapor a la navegación y a los ferrocarriles, se generaron muchas transformaciones en su sistema postal: algunas producto de las nuevas innovaciones, como la velocidad en el flujo de la información, la transformación de las líneas, estafetas e itinerarios o la creación de nuevas formas del trabajo; otras, con el objetivo consciente de colocarlo al nivel que ostentaban los países más avanzados. A esta dinámica en el siglo XX,<sup>81</sup> se unirá el empuje que proporcionará un nuevo medio de transporte, el aéreo. Muchas empresas privadas ofrecieron el servicio de correo aéreo, por su seguridad,

---

<sup>80</sup> GUTIÉRREZ FLÓREZ. Felipe, *Op. Cit.*, p. 196.

<sup>81</sup> A partir de del inicio del siglo XX (1901) y hasta 1920, un año después del final del periodo trabajado en esta tesis, el Departamento de Antioquia estuvo gobernado por: Marceliano Vélez (1901-1902), Clodomiro Ramírez (1903-1904 y 1912-1913), Benito Gómez Uribe (1904-1906), Dionizio Arango Mejía (1906-1909), Nicanor Restrepo (1908-1909), Eduardo Vázquez Jaramillo (1910-1911), Pedro J Berrío (1914-1918), y Pedro Nel Ospina (1918-1920).

agilidad y eficiencia para el público. De esta manera el 18 de junio de 1919 se da el primer transporte aéreo<sup>82</sup> de correos con estampilla oficial certificada entre Barranquilla y Puerto Colombia y de ahí en adelante una serie de vuelos que transportarán correos entre las distintas poblaciones del territorio colombiano.

Ahora bien, antes de pasar a lo que es la institución de este Ramo, y debido a las características espacio-temporales en las que se ubica el objeto de estudio de esta tesis, los correos en Antioquia entre 1859-1919, es preciso hacer una breve contextualización a nivel político, económico y cultural de esta época y en este territorio, pues el sistema de correos no tuvo su estructura y funcionamiento de manera aislada a la realidad de la época, sino que por el contrario se instauró sobre un territorio y para una sociedad conformada a través de elementos políticos, económicos y culturales que guiaron su cotidianidad. Este contexto es una plataforma de la realidad de la época sobre la que se asienta el servicio de correos.

El territorio Antioqueño entre 1859 y 1919, con sus diferentes denominaciones y divisiones político-administrativas, se caracterizó por ser muy dinámico en lo político y lo administrativo de sus gobiernos. Entre 1850 y 1886, tuvo un sistema de organización estatal de carácter federal, en donde se expresaban todos los intereses, aspiraciones e ideas de los sectores dominantes de la región. De igual manera, como lo señala el historiador Luis Javier Ortiz Meza:

Durante el periodo 1850 -1885 el poder regional de Antioquia tuvo momentos de muy fuerte disputa aunque de muy corta duración. Los grupos dominantes conservadores tuvieron mayor acceso a ese poder y a los distintos mecanismos de control sobre el mismo a través del manejo electoral de un mayor apoyo clerical, del control de las milicias y de gran parte de las localidades. Es significativo que en estos treinta y cinco años los conservadores tuvieron el control del gobierno y del estado

---

<sup>82</sup> En 1919, el Piloto Knox Martin, realiza el Primer Vuelo Postal, entre la ciudad de Barranquilla y Puerto Colombia transportando en su pequeño avión una saca con 60 cartas dentro. Nace de ésta forma el correo aéreo en el mundo, pues no hay antecedentes, antes de esta fecha, sobre prestación de servicios aeropostales. El 18 de septiembre se funda la Compañía Nacional de Navegación Aérea que efectúa los primeros vuelos transportando despachos oficiales de correo.

Ver: La importancia del correo a través del tiempo, cronología histórica del correo en Colombia, en <http://www.adpostal.gov.co/secs/corporativa/historia4.htm>. Versión electrónica, página consultada el 13 de septiembre de 2010.

aproximadamente durante 22 años y los liberales durante los restantes. Estos últimos asumieron el gobierno de Antioquia en tres ocasiones durante el periodo: por el nombramiento de gobernadores, realizado por el Poder Ejecutivo Nacional entre 1850 y 1853, y de nuevo por la intervención desde el exterior de los ejércitos federales en las guerras civiles de 1860-1862 y de 1876-1877. Entre 1877 y 1885 los liberales mantuvieron el dominio sobre el gobierno y el Estado. En cambio los conservadores detentaron el mando bajo los gobiernos de Mariano Ospina Rodríguez, Rafael María Giraldo y Marceliano Vélez entre 1850 y 1862, y luego formaron gobiernos más hegemónicos y de más larga duración con Pedro Justo Berrio (1864-1873) y Recaredo de Villa (1874-1877)<sup>83</sup>.

Como se puede ver, los primeros 35 años de la segunda mitad del siglo XIX, el poder fue ejercido durante mucho tiempo por el partido conservador, mientras que una minoría lo ocupó el partido liberal. Esta hegemonía conservadora en el gobierno antioqueño, de una u otra forma tuvo influencia en el ramo de los correos, como por ejemplo en el control de los objetos considerados de prohibida circulación, como publicaciones obscenas e inmorales o libros que iban contra de la religión católica, los arzobispos, obispos, ministros del culto católico y el gobierno como tal.

Ya en el año de 1885, Rafael Núñez con un partido independiente y apoyando al partido conservador, convocó la redacción de una nueva constitución política que condujo a la sustitución del federalismo y la instauración de un centralismo político, que además de proponer una manera diferente de administrar el Estado, le concedía nuevamente los privilegios que habían sido arrebatados a la iglesia católica.

La victoriosa alianza entre los conservadores y los independientes se plasmó en 1885-1886 con un proyecto estatal que tuvo como bases la centralización política del país, la descentralización administrativa, la organización de un ejército único y nacional, el mantenimiento del Banco Nacional y del papel moneda y la relación concordataria entre la iglesia y el estado, todos ellos elementos básicos de unificación Nacional. No obstante el proyecto inicial debió someterse a múltiples dificultades, sufrió limitaciones en su desarrollo, gozo de adeptos y de críticos al mismo tiempo, y generó conflictos que dividieron a los grupos que se habían comprometido inicialmente en su implantación<sup>84</sup>.

Todos estos aspectos fueron como lo señala Frank Safford “[...] *Los intereses de una oligarquía comercial que había mantenido la economía bajo el control privado como*

---

<sup>83</sup> ORTIZ MEZA L., *Op. Cit.*, p. 117.

<sup>84</sup> ORTIZ MEZA Luis Javier, “Antioquia durante la regeneración”, *Op.cit.*, p.127.

*los intereses regionales de Antioquia y el Cauca sobre todo, que eran recortados por el intento de crear un estado central”.*<sup>85</sup>

## **B. LA INSTITUCION**

Así pues, en el período en cuestión en esta tesis<sup>86</sup>, el Ramo Postal, servicio público prestado o supervisado por el Estado, fue de gran importancia en las comunicaciones en Colombia y el mundo, inclusive, jugó un papel preponderante en el transporte de encomiendas y valores, e inclusive como banco cuando algunos ya operaban. Este Ramo, que fue pionero en el transporte de información a distancia, siempre estuvo en correspondencia directa con las transformaciones tecnológicas de los transportes y con el crecimiento de la población.

Como se puede constatar del análisis de las fuentes, buena parte de su vida institucional y no institucional, fue pública y publicada en la prensa de la época<sup>87</sup>: legislaciones, decretos de tipo correctivo y reorganizador, preventivos y sancionatorios, itinerarios de circulación; carreras; oficinas postales; clasificaciones; entre otras, que informan de los diferentes mecanismos gubernamentales y reacciones sociales que dan forma o configuran el servicio postal en el país y sus distintas localidades. Son precisamente esos elementos los que aquí se siguen para mostrar *la institución* de los Correos en sus aspectos estructurales y funcionales: su dinámica y operatividad en las poblaciones del territorio antioqueño entre 1859 y 1919. Es precisamente en esa dirección, que se puede señalar que la circulación y frecuencia del movimiento de correos no dependía sólo de las condiciones

---

<sup>85</sup> SAFFORD, Frank, *Comentarios a la conferencia de Malcom Deas: la regeneración y la guerra de los Mil Días*, en *Aspectos políticos de la historia colombiana en el siglo XIX*, Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1983, pp. 74-79.

<sup>86</sup> En ese periodo 1859-1919, en el país y Antioquia se desarrollaron guerras y luchas partidistas entre liberales y conservadores (1859-1862, 1876-1877 y 1899-1902 guerra de los Mil Días), elecciones de presidentes y gobernadores, reformas constitucionales, (1863, 1877 y 1886), separación de Panamá en 1903, declives de la economía, ferrocarriles entre otros aspectos de carácter político, económico y cultural.

<sup>87</sup> Aunque no sólo allí. Otra fuente de gran valor en esta investigación y que contiene información valiosa sobre la vida de este Ramo son las memorias de gobierno, a través de las cuales, las administraciones del Ramo daban cuenta al Gobierno central de toda la trama de su operar.

ambientales y territoriales de la época, sino también de las disposiciones jurídicas y políticas elaboradas por los respectivos funcionarios de los correos.

El Correo, operado algunas veces y vigilado constantemente por el Estado, fue un servicio adscrito a diferentes dependencias del gobierno (Hacienda 1865-1876, Guerra y Marina 1877-1880, Secretaría de Hacienda y Fomento 1881-1886, Ministerio de Hacienda y Fomento 1887-1904, Obras Públicas 1904-1923); pasaron a ser un ministerio del gobierno en sí mismo, unido a los telégrafos hacia 1923 y como elemento del Ministerio de Comunicaciones en 1953 por decreto 259 del 6 de febrero<sup>88</sup>.

Durante el período que en esta tesis se analiza, 1859-1919, siempre creció en demanda, una evidencia de ello es el *Informe del Director General de Correos i Telégrafos Nacionales de 1877*, donde se presenta el movimiento total de piezas despachadas por el correo entre los años económicos de 1871 y 1876 así: para 1871–1872 fue de 523.101, para 1872–1873 de 613.733, para 1873–1874 de 724.074, para 1874–1875 de 727.722, y para 1875–1876 de 676.189.<sup>89</sup> Pero además, como veremos adelante, esto es observable a través de la misma institucionalidad, así como de la estructura en red que replica y que la cartografía trabajada en esta tesis permite apreciar, así como de algunos de los registros que la prensa publicó de las formas como las gentes que usaron y “padecieron” su servicio, pues las quejas no están ausentes-, se pronunciaron al respecto.

Si bien, tal como se ha planteado, siguiendo la información aportada por la bibliografía que sobre el asunto de los correos en Colombia se ha producido, la base del sistema postal que funcionaba hacia 1859, con algunas reformas (Santander, Mosquera), procede de la reorganización del Correos que realizó para este territorio Joseph Antonio de Pando. Una organización que contaba con administraciones

---

<sup>88</sup> GUTIÉRREZ FLÓREZ. J., *Op. Cit.*, p. 324.

<sup>89</sup> Director Jeneral de Correos i Telégrafos, *Informe del Director Jeneral de Correos i Telégrafos Nacionales dirigido al Secretario de Guerra i Marina para el Congreso de 1877*, Bogotá, Imprenta de Medardo Rivas, p. 104. Ver: GUTIÉRREZ FLÓREZ. J., *Op. Cit.*, p. 203.

principales en Santafé, Cartagena, Popayán, Cartago y Honda, y sub-principales en Medellín, Tunja, Cúcuta, Porce, Socorro, Santa Marta, Mompóx y Panamá.

En el trabajo citado: *Las comunicaciones en la transición del siglo XIX al XX en el sistema territorial colombiano*, el autor muestra que entre las estipulaciones de Pando y 1859 se produce una no despreciable cantidad de normatividades tendientes a ajustar y regular el funcionamiento de los correos. Por ejemplo, los distritos principales de correos en Santafé de Bogotá, Caracas y Quito, creados en el gobierno de Francisco de Paula Santander, la ley para reglamentar las tarifas de Tomas Cipriano de Mosquera, entre otros. Para el caso de Antioquia, señala que durante el gobierno de José María Obando se firmó un decreto en 1853 en el que se determinaron itinerarios para la ida y para el regreso de las *carreras*:

- Nare–Remolino–Marinilla–Rionegro–Medellín–Sopetrán–Antioquia.
- Antioquia–Urrao–Bebará–Quibdó.
- Medellín–SantaRosa–Amalfi–Remedios–Zaragoza–Majagual–Magangué–Tacaloa–Mompox.
- Antioquia–Santa Rosa, Cartago–Ansermanuevo–Supía–Amagá–Medellín.
- Rionegro–Abejorral–Sonsón–Salamina–Supía.<sup>90</sup>

## 1. Los Empleados

Como se puede deducir de las *Actas de Visita*, los *artículos reformativos* y los *itinerarios*, el Ramo de los Correos a finales del siglo XIX fue una institución ordenada y oficial que estuvo conformada por diferentes tipos de cargos, distribuidos de forma coherente y jerárquica. Las *actas de visita* en particular, fueron durante la segunda mitad del siglo XIX y durante el los inicios del siglo XX<sup>91</sup>, el instrumento usado tanto para controlar el funcionamiento de las oficinas, así como para registrar todas sus operaciones y condiciones: desde las físicas del edificio o casa, pasando

---

<sup>90</sup> *Ibíd.*, pp. 192-196.

<sup>91</sup> El inicio del siglo XX en Colombia estuvo marcado por la guerra de los Mil Días, la separación de Panamá en 1903, el desarrollo de la economía cafetera, el aumento del sector industrial y un propósito de conciliación entre los liberales y los conservadores, pues en el siglo XIX estas afiliaciones políticas generaron diferentes combates en el territorio Nacional y Antioqueño, pues fueron un asunto de localidades y posteriormente de tradición familiar.

por sus bienes muebles e inmuebles, hasta el estado de sus cuentas. Estas *Actas* que eran encargadas por la Administración General de Correos, permiten en buena medida, plantear y mostrar la complejidad de elementos y relaciones que hay en torno a una oficina postal.

Ahora bien, en esta tesis la concatenación de estas fuentes ha posibilitado una reconstrucción de la estructura y función del Ramo.<sup>92</sup> Y es precisamente en ese orden de ideas, que se puede señalar que la Administración de Correos se encontraba a cargo de un Administrador General con sede en la ciudad de Medellín. Este Administrador General, era la autoridad de más alto rango en la oficina o estafeta y realizaba actividades como: la recaudación del capital del servicio postal obtenido por el porte de encomiendas, correspondencia, tarjetas postales y la venta de estampillas; establecía de las líneas, así como los itinerarios de los correos; contrataba, supervisaba y pagaba las labores de los administradores subalternos y empleados de la oficina a su cargo. De todos estos procesos, rendía cuentas al gobierno, a través del Ministerio al cual se encontrase asociado el Ramo.

Tal como estaba estipulado en el Artículo 1 de la ley 233 de 1873 sobre Correos<sup>93</sup>, a finales del período presidencial de Pedro Justo Berrio, por encima del Director General, estaba el Poder Ejecutivo, que era el órgano institucional y gubernamental de mayor jerarquía para dictar todos los reglamentos que fueren necesarios en la reorganización del servicio de los Correos en el Estado. Como lo muestra el Artículo 7, de la misma Ley, era quien en última instancia aprobaba el nombramiento de empleados especiales para la conducción de los correos o cualquier otra función en una oficina, que habían sido recomendados previamente por el Director General, y quien les otorgaba un sueldo por los servicios prestados.

---

<sup>92</sup> “Ejecución de la ley 27 de diciembre de 1859 capítulo III sobre estafetas”, en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia, Medellín, 16 de noviembre de 1864, Año I, Número 67, pp. 528-529.

<sup>93</sup> “Ley 233 sobre Correos”, en *Boletín Oficial*, Estado Soberano de Antioquia, Medellín, martes 16 de septiembre de 1873, Año X, Número, 594, p. 298.

El Administrador también estaba en la obligación de llevar una cuenta especial y mensual de los productos y los gastos que se ocasionaban en su oficina. Esta cuenta se presentaba a la Secretaria de Fomento o de Hacienda por conducto de la Contaduría General del Estado. En parte, este informe era utilizado como instrumento para poder reclamar los fondos necesarios para el funcionamiento de su oficina, sobre todo en los casos en los que el producto de la renta no era suficiente para atender sus gastos.

Para el conocimiento y la rendición de las cuentas, debía seguir algunas recomendaciones y prescripciones que buscaban darle operatividad y seguridad a la sección a su cargo. Por ejemplo, certificar con dos testigos como mínimo, los paquetes de dinero y correspondencia privada y oficial, antes de ponerla a circular entre las estafetas. O llevar duplicado de las cuentas (comprobantes y colillas), para que sirvieran de prueba en los casos de pérdida del comprobante original; como en el caso de las multas de las que debía elaborar un duplicado que referenciara el nombre de la persona que tenía la multa y la suma comprometida.

Para la elaboración de las cuentas y *Actas de Visita*, y asentar la información correspondiente, disponía de un formato que era oficial y previamente diseñado, uniforme para todas las oficinas (pero que se modificaba constantemente). Ahora bien, aunque en la prensa de la época se habla de dicho formato, en ella no se registra ningún esquema o cuadro que se asemeje a él.

El incumplimiento de las prescripciones daba lugar a la imposición de multas económicas por cada una de las infracciones cometidas. Así mismo, al legajo del informe se debía agregar las facturas o sus copias, una planilla con el listado de las facturas faltantes, el día del despacho, la administración del distrito a que se dirigió el correo y el valor de la correspondencia que se remitía.<sup>94</sup> De este modo, elaborar las

---

<sup>94</sup> “Circular Número 59 Administración General de Correos del Estado”, en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia, Medellín, 16 de noviembre de 1864, Año I, Número 67, p. 531.

cuentas fue una obligación de los administradores de correos quienes estaban a cargo de las estafetas postales en el territorio.

Así pues, en el operar de una oficina estaban comprometidos desde el Presidente del Estado Soberano hasta los conductores de correos: el Secretario de Fomento o de Hacienda, dependiendo de a qué ámbito estuviera adscrito el Ramo en ese período, el Prefecto, el Secretario de la prefectura, el Administrador General de Correos, el Administrador Municipal de correos, el agente jefe de la oficina postal, el Superintendente Segundo jefe de la oficina postal, el contador, el escribiente oficial de encomiendas, el cartero, el portero, el guarda, el oficial del expendio de estampillas, el ayudante conductor de las valijas y los visitadores generales.

Así mismo, el decreto número 660 de 1903, (momento de la separación de Panamá)<sup>95</sup>, por el cual se aumenta el sueldo a varios empleados del Ramo de correos: momento en el que las estafetas postales ya estaban adscritas a las telegráficas, presenta la tabla que se transcribe a continuación en donde se describe los empleados de correos existentes en las oficinas postales de Antioquia, Manizales, Medellín, Puerto Berrio y Zaragoza.

**TABLA 1**

ADMINISTRACIÓN POSTAL	EMPLEADO	VALOR EN \$
Antioquia	El Administrador	500
Manizales	El Administrador	1500
	El Ayudante	1000
	El Escribiente	800
Medellín	El Administrador	2000
	El contador tenedor de libros	1300
	El oficial de	1000

<sup>95</sup> La rebelión separatista ocurrida en Panamá en la tarde del 3 de noviembre de 1903 contra las autoridades civiles y militares colombianas, que tuvo éxito mediante la prisión de oficiales colombianos, la traición de uno de ellos y el soborno de la tropa, tan solo fue conocida en Bogotá el 5 de noviembre. Al día siguiente, Estados Unidos reconoció la independencia de Panamá. Ver: CAVELIER Germán: *Centenario de Panamá, una historia de la separación de Colombia en 1903*, Editorial, Universidad Externado de Colombia, 2003, p. 137.

ADMINISTRACIÓN POSTAL	EMPLEADO	VALOR EN \$
	correspondencia	
	El oficial de encomiendas	1200
	El oficial de apartados	1000
	El oficial escribiente	900
	El portero escribiente	700
Puerto Berrío	El Administrador	1300
Rionegro	El Administrador	700
Zaragoza	El Administrador	500
<b>Mensajeros de Encomiendas</b>		
Los de todas las líneas directas		1500
Los de la línea transversal del Atlántico de Medellín a Barranquilla		1500
Cuadro que informa sobre los salarios de los empleados de correos para el año de 1903 <sup>96</sup> .		

Como se puede ver, la tabla además de indicar parte de la variedad de empleados participantes de las oficinas postales y los valores asignados para el pago de sus salarios, también se está refiriendo de una manera general a los mensajeros de encomiendas de las líneas directas y transversales del Atlántico con sus respectivos salarios mensuales. En este sentido, la tabla insinúa algunos asuntos claros, pues en primer lugar se observa la importancia de los Administradores de oficinas jerárquicamente importantes como Medellín, Puerto Berrío y Manizales a través del sueldo recibido por estos empleados. De este modo el salario de estos tres administradores, así como el contador tenedor de libros de Medellín, ocupan los más altos, lo cual también es un indicador que insinúa la cantidad de trabajo en las oficinas postales o la aptitud que se requería para ocupar estos cargos administrativos. La importancia de la oficina postal de Medellín, además de deducirse desde el salario de su Administrador, también se puede hacer por el requerimiento de variedad de empleados de los cuales estaba compuesta esta oficina.

<sup>96</sup> "Decreto Número 660 de 1903", en *Repertorio Oficial*, Órgano del Gobierno del Departamento, República de Colombia, departamento de Antioquia, Medellín, jueves 8 de octubre de 1903, época 2, Año VI, Número 710, p. 4670.

Por su parte, según el *Acta de visita* en la Administración Departamental de Correos Nacionales realizada en 1904, la administración constaba de los siguientes empleados con unas remuneraciones de carácter mensual.

Un administrador, con \$ 40 oro; un oficial de correspondencia, con \$ 25 oro; un oficial de encomiendas, con \$25 oro; un oficial de apartado, con \$ 15 oro; un archivero, con \$ 12 oro, un oficial escribiente, con \$12 oro, y un portero escribiente, con \$ 12 oro. Informa el señor administrador que desde que él se encargó de la oficina, ósea desde febrero de 1903, no funciona en ella un contador, empleado que es absolutamente indispensable para la buena organización y servicio<sup>97</sup>.

Una singularidad de este Ramo, en lo que hace referencia a los empleados, es visible la ley 233 de 1873 sobre correos, donde se señala que “las mujeres podrán ser nombradas para las administraciones de correos”, este privilegio es un fenómeno interesante en la segunda mitad del siglo XIX en el sistema postal, ya que en su mayoría los cargos de la administración postal de las oficinas eran ocupados por los hombres. Con este asunto se puede reconocer cómo la mujer en el mundo de los correos de la segunda mitad del siglo XIX ya empieza a ocupar cargos administrativos destacados en lo que atañe a este sistema postal. Sin embargo, no hay que olvidar que si bien la organización decretada muestra mucha funcionalidad, Mario Arango Jaramillo, referencia un comunicado del gobernador Rafael María Giraldo, de 1857, en el que llama la atención sobre la dificultad en encontrar administradores adecuados para las diferentes estafetas, ya que los funcionarios municipales colectores de hacienda tienen problemas para despachar en las oficinas de Correos, pues aun los Alcaldes, “además de los muchos negocios que tienen a su cargo, son por lo regular hombres que apenas saben firmar”.<sup>98</sup> En este período estuvieron encargados de las oficinas de correos los registradores, y por ley, los notarios.

---

<sup>97</sup> “Acta de Visita en la Administración Departamental de Correos Nacionales”, en *Repertorio Oficial*, Órgano del Gobierno del Departamento, Republica de Colombia, departamento de Antioquia, Medellín miércoles 24 de agosto de 1904, época II, Año VII, Número 838, p.4988.

<sup>98</sup> *El Constitucional de Antioquia*, No. 89, Medellín, 12 de febrero de 1857. Ver: ARANGO JARAMILLO M *Op.Cit.*, p. 155.

De este modo, empleados en la administración postal, también eran: los administradores principales y municipales, los carteros, los escribientes, y los ayudantes de oficina. Ahora bien sobre ellos, especialmente los administradores de las oficinas postales, en algunos casos se presentaban quejas, reclamos y sanciones por la pérdida de valores, fraudes en las oficinas postales o por no seguir los reglamentos que estaban establecidos por el ramo postal para el despacho y recibo de los correos.

Este asunto de los empleados y lo que se decía acerca de ellos tanto por los colegas, como por los usuarios se expresa de la siguiente manera.

No nos atrevemos a calificar si el procedimiento del administrador en este caso es o no legal, pero es lo cierto que los particulares sufren perjuicios con esta indebida acción, o se ven en el caso de no sacar su correspondencia para no dejarse esquilmar. El señor administrador nos ha manifestado que con el fin de evitar este mal, se dirigió a los recaudadores y les llamó la atención en el particular, pero que algunos de esos empleados, lejos de acatar sus observaciones han manifestado en no cumplir con el artículo 3 ya citado, y aún le han dado respuestas agrias y descorteses; si esto es así la conducta de dichos empleados es muy digna de ser herida por la censura.<sup>99</sup>

De este modo en el sistema postal de Antioquia también se presentaron algunos casos esporádicos de carácter mínimo donde se lanzan acusaciones contra algunos empleados de Correos por la pérdida, daño o robo de algún correo. En esta medida, los comentarios que se realizaban entre colegas, (administradores, correítas, recaudadores, contadores entre otros) son al mismo tiempo palabras que trascendían hasta la población usuaria del servicio de correos y por lo tanto estaban sujetas como ya lo he dicho anteriormente siguiendo a Chartier y Bazcko a construir nuevos imaginarios acerca de la institución postal.

## **2. Las Estafetas**

Según su significado etimológico, se tenía por estafeta a la persona que llevaba el correo de un lugar a otro, generalmente a caballo, y la posta, al lugar físico en el que

---

<sup>99</sup> “Servicio de Correos”, en *El Alto Magdalena*, Órgano de la juventud liberal, periódico político, literario i noticioso, Neiva, septiembre 6 de 1884, Año I, trimestre II, Número 9, sp.

se tramitaba, almacenaba y distribuía el correo. Para el momento del que se ocupa esta tesis, una estafeta es tenida más bien como cada sucursal (principal, subalterna, agregada) de la administración central que prestaba el servicio de acopio, almacenamiento y distribución del correo, y la posta es el término genérico usado para referirse a la estructura administrativa:<sup>100</sup> el Ramo Postal. Como se acaba de indicar, para la segunda mitad del siglo XIX, cada una de esas oficinas postales estaba a cargo de un funcionario: a nivel departamental, en manos de administradores de hacienda del circuito; en el centro, en Medellín, en manos de un administrador general del Ramo; y en las estafetas de los distritos, a cargo de los colectores de hacienda.

Ahora bien, en buena parte de los decretos y *Actas de Visita*, además de mencionar los cargos, también se hace referencia al estado de las oficinas postales; por ejemplo, en lo que atañe a las condiciones físicas del lugar, su contenido en utensilios de oficina, así como los gastos demandados en útiles y empleados para su normal funcionamiento. En el Artículo 2, del decreto número 660 de 1903, mencionado arriba, se presentan los valores económicos mensuales destinados para los gastos de útiles de escritorio en cada una de las estafetas en las que funcionaba simultáneamente el correo y el telégrafo.

Y es precisamente hablando de las estafetas, que a continuación se presenta la tabla que muestra las oficinas postales adscritas a las telegráficas en el año de 1903 con sus respectivos recursos monetarios.

**TABLA 2**

Administración postal	Recursos	Administración postal	Recursos
Abejorral	39	Entrerriós	20
Aguadas	39	Envigado	30
Amaga	20	Estrella	20
Amalfi	20	Filadelfia	20
Andes	20	Fredonia	20

<sup>100</sup>ZINGARELLI Nicola, *Il nuovo Zingarelli minore*, Bologna, Nicola Zingarelli, 1987. Además ver: MOLINER María, *Diccionario de uso del español*, Madrid, Gredos, 2007.

Administración postal	Recursos	Administración postal	Recursos
Angostura	20	Frontino	20
Anorí	20	Girardota	20
Antioquia	50	Guarne	20
ArAnzázu	30	Guatapé	20
Barbosa	20	Heliconia	20
Betulia	20	Ituango	20
Caldas	30	Jardín	20
Campamento	20	Jericó	20
Caracolí	20	La ceja	20
Caramanta	20	Marinilla	40
Carolina	20	Neira	20
Carmen de Viboral	20	Pacora	30
Concordia	20	Peñol	20
Copacabana	20	Remedios	20
El tigre	30	Retiro	20
San Carlos	20	San Jerónimo	20
San Pedro	20	Segovia	20
San Rafael	20	Sopetrán	20
San Roque	20	Támesis	20
Santa Bárbara	20	Titiribí	20
Santa Rosa	40	Urao	20
Santo Domingo	20	Vahos	20
Santuario	20	Valparaíso	20
San Vicente	20	Yarumal	20
Yolombó	20	San Andrés	20
Cuadro que muestra las oficinas de correos postales adscritas a las oficinas telegráficas que se enumeran. Decreto número 660 de 1903.			

Y en lo que respecta a las oficinas en las que el servicio de los correos funciona de forma independiente al de los telégrafos, según el Artículo 3, decreta la siguiente partida mensual para el mismo gasto de que trata el artículo anterior:

**TABLA 3**

Administración	Valor \$
Antioquia	40
Manizales	150
Medellín	300
Puerto Berrio	80
Rionegro	40
Zaragoza	20

Cuadro que muestra la partida mensual destinada en cada una de las estafetas, según artículo 2 del decreto 660 de 1903.

Según el *Acta de Visita* elaborada en 1904,<sup>101</sup> donde se hace la verificación escrupulosa de las operaciones financieras de la oficina: el movimiento de las especies (cartas, paquetes, encomiendas), se señalan aspectos como la ausencia de algunos empleados, como el contador, y se relaciona el deterioro de billetes, por motivos de descuido en las estafetas, el estado de las líneas de correos y los valores y encomiendas que no se retiraron de ella; de forma complementaria, se presenta el inventario de los elementos inmuebles y muebles de la oficina postal en cuestión:

Un pupitre de comino, una prensa de copiar, un reloj grande con calendario, tres estantes grandes con cajillas para correspondencia, dos balanzas con su juego de pesas y una cómoda de cedro para guardarlas, una balanza pequeña para pesar cartas, una tarima pequeña de comino, una mesa larga y angosta para mostrador, un arca triclave, dos mostradores grandes, un pupitre de comino con baranda, dos escaparates, una báscula romana, cuatro sillas viejas, cuatro mesas grandes, una mesa redonda, cuatro mesas con 101 aparatos para apartados, varios juegos de sellos inservibles y dos en buen estado, un cepillo y una regla redonda.<sup>102</sup>

Luego, el subsecretario cierra el informe indicando que revisó atentamente el libro de entradas y salidas de especies postales; verificó escrupulosamente las operaciones aritméticas y “se tomó, en seguida cuenta de las existencias que se custodian en la caja de hierro y todo se halló corriente”.<sup>103</sup>

Pero a su vez, un *Acta de Visita* como esta, informa sobre el estado y existencia de impresos y archivos encontrados en la oficina al momento de la visita. En esta de 1904, se registra en la Administración Postal de Medellín 16 empastados del Diario Oficial, 15 empastados de la Crónica Judicial, 22 empastados del Diario Oficial, 8 empastados de la Gaceta Judicial, 1 del ferrocarril y 2 empastados del Boletín Oficial. Allí, se consigna igualmente el funcionamiento contable de la oficina, así como el movimiento de la caja. Se revisa y verifica el número de billetes en mal estado, los

<sup>101</sup> “Acta de Visita en la Administración Departamental de Correos Nacionales”, en *Repertorio Oficial*, Órgano del Gobierno del Departamento, Republica de Colombia, departamento de Antioquia, Medellín miércoles 24 de agosto de 1904, época II, Año VII, Número 838, p.4988.

<sup>102</sup> “Acta de Visita en la Administración departamental de Correos Nacionales”, *Op.Cit.*, p. 4988.

<sup>103</sup> *Ibíd.*

recaudos por derechos de importación y el pago de los sueldos a los diferentes empleados de la estafeta. Además, se presenta una planilla con los valores declarados: objetos (relojes, por ejemplo), mercancías, correspondencia o dinero que no han sido reclamados.

De otro lado, como se ha señalado en los antecedentes, se puede indicar que al concluir el siglo XVIII, la organización de los Correos en el Nuevo Reino de Granada no contaba con una Administración Principal en Antioquia, sino con una Administración Subalterna en Medellín con agregadas en Remedios, Cancán (cerca de Amalfi), Yolombó, Antioquia, Zaragoza, Rionegro y Marinilla. Estas administraciones estaban integradas a través de una de las seis *carreras* de correos y cinco travesías que comunicaban el territorio, la llamada *carrera de Antioquia*, que transitaba por Nare, Yolombó, Medellín y Antioquia; y su línea de travesía por Yolombó, Cancán, Remedios, Zaragoza y Mompox.

En el sentido de lo indicado allí, donde se muestra la ruta seguida para el movimiento de mercancías, cartas y encomiendas, antes de 1777, sólo en este año se oficializa la organización de los Correos en Antioquia y se pone en funcionamiento la primera carrera de correos de Santafé de Bogotá hacia Antioquia. Se trataba de una conexión de la carrera de Cartagena que circulaba desde Santafé, pasando por Guaduas, Honda, Nare, San Bartolomé, Mompox, Barranca del Rey, para llegar finalmente a Cartagena. La carrera a Antioquia se conectaba a esta en Honda, para dirigirse al puerto de San Bartolomé. De allí, a la ciudad de Remedios, Zaragoza o Cancán, Yolombó y Medellín. De este lugar, se conectaba con la travesía a Rionegro, Marinilla, y Copacabana o continuaba a la ciudad de Antioquia.<sup>104</sup>

Posteriormente, en la búsqueda de vías más expeditas y mejores conexiones con el río Magdalena, se establecen dos nuevas rutas: la de Santa Fe de Antioquia-Zaragoza-Mompóx, y la del Puerto Nare, que daba salida a la Villa de Medellín y a las poblaciones del Oriente antioqueño hacia la capital del virreinato y al mar Caribe.

---

<sup>104</sup> ARANGO JARAMILLO M., *Op.Cit.*, pp. 43-47.

El uso de esta nueva ruta, llevó al abandono definitivo de la ruta de correos a través del puerto de San Bartolomé y a oficializar el tránsito por la ruta de San José de Nare.

A mediados del siglo XIX, cuando entra en operación la ley orgánica de los correos Nacionales de 27 de abril de 1859, punto de inicio de la temporalidad de esta tesis, el país contaba con una división territorial configurada por las Provincias de: Antioquia, Azuero, Barbacoas, Bogotá, Buenaventura, Casanare, Cartagena, Cauca, Chiriquí, Chocó, Córdoba, Cundinamarca, García, Róvira, Mariquita, Medellín, Mompóx, Neiva, Ocaña, Pamplona, Panamá, Pasto, Popayán, Riohacha, Sabanilla, Santa Marta, Santander, Socorro, Soto, Tequendama, Tunja, Tundama, Túquerres, Valle de Upar, Vélez, Veraguas y Zipaquirá.

Por su parte, Antioquia, por ley del 17 de diciembre 1859, estaba dividida territorialmente en 6 departamentos: Córdoba, Medellín, Remedios, Santa Rosa de Osos, Santa Fe de Antioquia y Sonsón. Cada uno de los departamentos y distritos del Estado contaba con una estafeta de correos oficialmente establecida. Un listado de las ciudades, distritos y aldeas que contaban con estafeta de correos en Antioquia puede verse en la siguiente tabla.<sup>105</sup>

**TABLA 4**

<b>DISTRITOS Y ALDEAS CON ESTAFETA</b>	<b>ESTAFETA A DONDE DEBE DIRIGIRSE LA CORRESPONDENCIA</b>	<b>DISTRITOS Y ALDEAS CON ESTAFETA</b>	<b>ESTAFETA A DONDE DEBE DIRIGIRSE LA CORRESPONDENCIA</b>
Abejorral	Manizales	La Estrella	Medellín
Aguadas	Manizales	Liborina	Medellín
Amagá	Medellín	Manizales	Manizales
Amalfi	Medellín	Manizales	Manizales
Aná	Medellín	Marinilla	Marinilla
Andes	Medellín	Medellín	Medellín
Angostura	Medellín	Medellín	Medellín
Anorí	Medellín	Nare	Nare
Antioquia	Medellín	Nechí	Medellín
Aránzazu	Manizales	Neira	Manizales

<sup>105</sup> GUTIÉRREZ DE LARA, Jorje, *Cuadro de los distritos y aldeas de los Estados Unidos de Colombia: con expresión de los que tienen estafeta nacional. De aquellos a que debe dirigirse la correspondencia para los que no la tienen y de los estados a que pertenecen*, Bogotá 27 agosto de 1867.

DISTRITOS Y ALDEAS CON ESTAFETA	ESTAFETA A DONDE DEBE DIRIGIRSE LA CORRESPONDENCIA	DISTRITOS Y ALDEAS CON ESTAFETA	ESTAFETA A DONDE DEBE DIRIGIRSE LA CORRESPONDENCIA
Armanuevo	Rionegro	Nueva Caramanta	Medellín
Barbosa	Medellín	Pácora	Manizales
Belén	Medellín	Peñol	Nare
Belmira	Medellín	Pereira	Rionegro
Bolívar	Medellín	Quebradaseca	Medellín
Buriticá	Medellín	Remedios	Medellín
Cáceres	Medellín	Retiro	Rionegro
Caldas	Medellín	Riachón	Medellín
Campamento	Medellín	Rionegro	Rionegro
Cancán	Medellín	Sabaletas	Rionegro
Canoas	Rionegro	Sabanalarga	Medellín
Cañasgordas	Medellín	Sacajoal	Medellín
Carmen	Rionegro	Salamina	Manizales
Carolina	Medellín	San Andrés	Medellín
Cieneguita	Rionegro	San Bartolomé	Nare
Concepción	Rionegro	San Carlos	Nare
Concordia	Medellín	San Cristóbal	Medellín
Concordia	Rionegro	San Jerónimo	Medellín
Copacabana	Medellín	San Luis	Medellín
Córdova	Medellín	San Nicolás	Medellín
Dabeiba	Medellín	San Pedro	Medellín
Don Matías	Medellín	San Vicente	Rionegro
Entrerrios	Medellín	Santa Bárbara	Rionegro
Envigado	Medellín	Santa Rosa de Osos	Medellín
Evéjico	Medellín	Santodomingo	Medellín
Fredonia	Medellín	Santuario	Rionegro
Frontino	Medellín	Sonsón	Manizales
Giraldo	Medellín	Sopetrán	Medellín
Girardota	Medellín	Sucre	Medellín
Guarne	Medellín	Támesis	Medellín
Guarzo	Rionegro	Titiribí	Medellín
Guatapé	Rionegro	Urrao	Medellín
Hatoviejo	Medellín	Vahos	Medellín
Heliconia	Medellín	Valdivia	Medellín
Higuerón	Medellín	Valparaiso	Medellín
Islitas	Nare	Yarumal	Medellín
Itagúí	Medellín	Yolombó	Medellín
Ituango	Medellín	Zaragoza	Medellín
Jericó	Medellín	Zea	Medellín
La Ceja	Manizales		

GUTIÉRREZ DE LARA, Jorje (Sic), *Cuadro de los distritos y aldeas de los Estados Unidos de Colombia: con expresión de los que tienen estafeta nacional. De aquellos a que debe dirigirse la correspondencia para los que no la tienen y de los estados a que pertenecen*, Bogotá, 27 agosto de 1867.

Al igual que con muchas de las leyes establecidas, con la ley 233 de 1873 sobre correos, se buscaba establecer, sostener y enlazar las líneas de correos para la

comunicación de los distritos entre sí y con las cabeceras de los departamentos, y estas, con la capital del Estado y con el exterior. Del mismo modo, el artículo 3 de la misma ley citada, permite comprender la disposición de las estafetas y el interés de la administración postal por mantener una mejor cobertura en el territorio.<sup>106</sup>

[...] En cada una de las cabeceras de los departamentos se establecerá una oficina de correos que dependerá directamente de la administración general del ramo en la capital del estado. Las oficinas de correos en los distritos dependerán de la departamental a que correspondan.<sup>107</sup>

Para 1888, cuando el territorio antioqueño se encontraba dividido en 7 departamentos: Centro (capital Medellín); Norte (capital Santa Rosa de Osos); Nordeste (capital Remedios); Occidente (capital Santa Fe de Antioquia); Oriente (capital Rionegro); Sur (capital Manizales); Suroeste (capital Jericó), según el *Repertorio Oficial*, de las 99 estafetas registradas para 1867, en Antioquia funcionaban 77 estafetas adscritas a 26 itinerarios precisos. La distribución de estafetas en el territorio se puede expresar en el siguiente mapa:

---

<sup>106</sup> “Ley 233 sobre Correos”, en *Boletín Oficial*, Medellín, Estado Soberano de Antioquia, martes 16 de septiembre de 1873, Año X, Numero, 594, p. 298.

<sup>107</sup> *Ibíd.*

**MAPA 2**

El anterior mapa muestra la distribución de la red de estafetas u oficinas postales del territorio antioqueño. Además permite visualizar la localización y distribución de las estafetas en el territorio, pues como se puede ver en él, existió una alta ubicación de estafetas postales en el centro de Antioquia que establecían comunicación con algunas ubicadas en la periferia. Asimismo, en él se observa una distribución relativamente proporcional hacia todas las direcciones del Estado Soberano de Antioquia o departamento de Antioquia.

De igual manera en el siguiente cuadro se presenta los itinerarios que ligaban a estas estafetas.

**TABLA 5**

<b>ITINERARIO ENTRE MEDELLIN Y ZARAGOSA, ENERO DE 1888, PROVINCIA DEL NORTE , CORREO 1 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Angostura, Anorí, Campamento, Copacabana, Don Matías, Medellín, Santa Rosa, Zaragoza, Zea
<b>ITINERARIO ENTRE MEDELLIN Y SEGOVIA, ENERO DE 1888, PROVINCIA DEL NORDESTE , CORREO 1 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Amalfi, Bello, Carolina, Entreríos, Medellín, Remedios, San Pedro, Santa Rosa, Segovia
<b>ITINERARIO ENTRE MEDELLIN Y JARDIN, ENERO DE 1888, PROVINCIA DEL SUROESTE, CORREO DE 1 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Andes, Caldas, Envigado, Estrella, Fredonia, Itagüí, Jardín, Jericó, Medellín
<b>ITINERARIO ENTRE CALDAS Y CONCORDIA, ENERO DE 1888, PROVINCIA DEL CENTRO, VIA DEL CAUCA, CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Amaga, Caldas, Concordia, Titiribí
<b>ITINERARIO ENTRE JERICO Y NUEVACARAMANTA, ENERO DE 1888, PROVINCIA DEL CENTRO, VIA DE NUEVACARAMANTA, CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Jericó, Nuevacaramanta, Támesis, Valparaíso
<b>ITINERARIO ENTRE JERICO Y BOLIVAR, ENERO DE 1888, PROVINCIA DEL CENTRO, VIA DE BOLIVAR, CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Bolívar, Jericó
<b>ITINERARIO ENTRE NUEVACARAMANTA Y RIOSUCIO, ENERO DE 1888, PROVINCIA DEL CENTRO, VIA DE NUEVACARAMANTA A RIOSUCIO, CORREO DE 3 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Nuevacaramanta, Riosucio, Supía
<b>ITINERARIO ENTRE TITIRIBÍ Y FREDONIA, ENERO DE 1888, PROVINCIA DEL CENTRO, VIA DE TITIRIBI A FREDONIA, CORREO DE 3 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Fredonia, Titiribí
<b>CORREO DE TITIRIBÍ A HELICONIA, ENERO DE 1888, PROVINCIA DEL CENTRO, VIA DE TITIRIBÍ A HELICONIA, CORREO DE 3 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Heliconia, Titiribí
<b>CORREO DE SANTA ROSA A RAUDAL ENERO DE 1888. PROVINCIA DEL NORTE, VIA DE SANTA ROSA A YARUMAL, CORREO DE 2 ORDEN</b>

<b>ITINERARIO ENTRE MEDELLIN Y ZARAGOSA, ENERO DE 1888, PROVINCIA DEL NORTE , CORREO 1 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Santa Rosa, Raudal, Yarumal
<b>CORREO ENTRE ITUANGO Y SANTA ROSA, ENERO DE 1888, PROVINCIA DEL NORTE, VIA DE ITUANGO, CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Ituango, San Andrés, Santa Rosa
<b>CORREO ENTRE ANORI Y AMALFI, ENERO DE 1888, PROVINCIA DEL NORTE, CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Amalfi, Anorí
<b>CORREO ENTRE ABEJORRAL Y SANTA BARBARA, ENERO DE 1888, VIA DEL SUR, CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Abejorral, Santa Bárbara
<b>CORREO ENTRE SONSON Y PENSILVANIA, ENERO DE 1888, VIA DEL SUR, CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Pensilvania, Sonsón
<b>CORREO ENTRE ARANSAZU Y FILADELFIA, ENERO DE 1888, VIA DEL SUR, CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Aranzázu, Filadelfia
<b>CORREO ENTRE MARINILLA Y COCORNA, ENERO DE 1888, VIA DE ORIENTE , CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Cocorná, Marinilla, Santuario
<b>CORREO ENTRE MARINILLA Y SAN LUIS, ENERO DE 1888, VIA DE ORIENTE , CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Marinilla, San Luis, Vahos
<b>CORREO ENTRE MARINILLA Y EL RETIRO, ENERO DE 1888, VIA DE ORIENTE, CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Marinilla, Rionegro, Retiro
<b>CORREO ENTRE MARINILLA Y MESOPOTAMIA, ENERO DE 1888, VIA DE ORIENTE, CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> El Carmen, La Unión, Marinilla, Mesopotamia
<b>CORREO ENTRE MARINILLA Y GUARNE , ENERO DE 1888, VIA DE ORIENTE, CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Guarne, Rionegro
<b>CORREO ENTRE PEÑOL Y SAN RAFAEL, ENERO DE 1888, VIA DE ORIENTE, CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Guatapé, Peñol, San Rafael
<b>CORREO ENTRE SOPETTRAN Y BELMIRA, ENERO DE 1888, VIA DE OCCIDENTE, CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Sopetrán, Belmira
<b>CORREO ENTRE SOPETTRAN Y SABANALARGA, ENERO DE 1888, VIA DE OCCIDENTE, CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Córdoba, Liborina, Sabanalarga, Sopetrán, Sucre
<b>CORREO ENTRE SOPETTRAN Y URRAO, ENERO DE 1888, VIA DE OCCIDENTE, CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Anzá, Betulia, Ebejico, Sopetrán, Urrao
<b>CORREO ENTRE ANTIOQUIA Y FRONTINO, ENERO DE 1888, VIA DE OCCIDENTE, CORREO DE 2 ORDEN</b>

<b>ITINERARIO ENTRE MEDELLIN Y ZARAGOSA, ENERO DE 1888, PROVINCIA DEL NORTE , CORREO 1 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Antioquia, Buriticá, Cañasgordas, Frontino, Giraldo
<b>CORREO ENTRE ANTIOQUIA Y PAVARANDOCITO, ENERO DE 1888, VIA DE OCCIDENTE, CORREO DE 2 ORDEN</b>
<b>ESTAFETAS:</b> Dabeiba, Frontino, Pavarandocito

### 3. Las líneas

Por su parte, lo que para el período en cuestión se tiene como líneas, fue, en el tiempo en que la administración del Ramo corría por cuenta de la Corona española, *las carreras*; que en sentido estricto, se refería a las rutas por donde debía circular el correo de manera oficial. Estas carreras, unían puntos específicos, es decir, las estafetas; como en el caso de una red: una serie de puntos de intersección, enlazados a través de una serie de rutas direccionales que representan trayectos. De este modo, anteriormente (siglo XVIII) se hablaba de carrera de correos y en algunos casos de líneas, pero posteriormente (1860, según los reportes de la prensa) se empieza a utilizar el término de línea de correos, tras el establecimiento de carácter oficial del sistema de correos. Como lo muestra la prensa de la época, en los itinerarios no se expresan las rutas en términos de carreras, sino que se habla de las líneas de correos existentes en el departamento. A través de la prensa donde se la jerarquización de los correos, no se refiere a la carrera de primer orden entre otras, sino que constantemente enuncia los correos de la línea de primero, segundo o tercer orden. En este sentido, el cambio de denominación de carreras a líneas de correos, es perceptible tras la misma utilización del término (línea) en las ordenanzas, resoluciones, itinerarios y demás disposiciones que se emiten en la prensa de la época.

Siguiendo estos lineamientos, para 1864, (un año después de firmada la constitución de Rionegro en la que el partido liberal asume nuevamente el poder con el nombramiento como presidente provisional de Antioquia a Pascual Bravo). Antioquia intercambiaba información a través de caminos, trochas, senderos, el ferrocarril y

cables cuando se instauró el telégrafo con los diferentes distritos y pueblos, así como con los demás Estados o Departamentos (dependiendo de la división política administrativa establecida) a través de las líneas de correos. La clasificación o jerarquización de esta forma de distribución, así como las rutas que representaban, fueron muy estables en el tiempo, sin descartar algunas variaciones que buscaban mejorar la conectividad o el servicio.

Esta graduación hace referencia a cuatro de los aspectos que fueron centrales en el establecimiento y mantenimiento del entramado de las estafetas: de un lado, la conexión con las líneas de distribución del nivel nacional; en segundo lugar, la dirección u orientación de la distribución: del norte, occidente, oriente, sur; en tercer lugar, la jerarquía regional o de ciudades que por lo general estaba en correspondencia con la idea que se tuviera del territorio, es decir, su distribución política administrativa y de fronteras; y en cuarto lugar, la frecuencia de atención de los recorridos. Estos cuatro aspectos se combinan para darle un carácter específico a cada línea.

Las fuentes consultadas para este trabajo, muestran que entre 1864 y 1904, se mantiene una distribución que jerarquizaba las líneas según órdenes: de primer, segundo y tercer orden. Las de *primer orden*, unían la capital del Estado con las estafetas localizadas en las cabeceras de departamento o de circuito judicial; a través de ellas, los despachos se realizaban semanalmente, con un día y hora fija tanto de salida como de llegada. Las de *segundo orden*, comunicaban las estafetas localizadas en las capitales de departamento o de circuito judicial con aquellas ubicadas en los distritos; como era el caso de la línea al Oriente de segundo orden que comunicaba el distrito de Marinilla con la población de San Luis pasando por una estafeta intermedia ubicada en Vahos; a través de ellas, los despachos se realizaban con una frecuencia quincenal. Y las de *tercer orden*, que unía entre sí a estafetas localizadas en distritos que no eran cabecera de provincia o de circuito judicial o

éstos con las poblaciones o fracciones que los componían; por lo general el servicio se prestaba con una frecuencia mensual.<sup>108</sup>

Para 1864, las líneas registradas, que hacen parte de la ejecución de la ley 22 de diciembre de 1859 sobre correos<sup>109</sup>, y que se mantienen en 1868<sup>110</sup>, eran las siguientes. De primer orden:

- 1º La del Norte que partiendo de la capital del estado i pasando por Hato viejo, San Pedro, Entreríos, Santa Rosa, Carolina, Amalfi i Remedios va a terminar a Zaragoza.
- 2º La del Sur que partiendo del mismo punto i pasando por Rionegro, La Ceja, Abejorral, Sonsón, Aguadas, Pacora, Salamina, Aranzazu i Neira va a terminar a Manizales.
- 3º La de Oriente que partiendo del mismo punto i pasando por Rionegro, Marinilla, Peñol, Guatapé, San Carlos i Canoas va a Terminar en Nare: i
- 4º La de Occidente que partiendo del mismo punto i pasando por Aná, San Cristóbal, San Jerónimo i Sopetrán va a terminar en Antioquia.<sup>111</sup>

De segundo orden: aquellas que en el departamento del Centro, partiendo de Medellín iban a diferentes lugares: una que pasando por Copacabana, Girardota y Barbosa terminaba en Santo domingo (para 1868 iba hasta Yolombó); una que pasando por Envigado, Itagüí, La Estrella, Caldas y Fredonia, terminaba en Nueva Caramanta, enlazándose con la que había establecida entre este distrito y el de Supía, perteneciente al Estado Soberano del Cauca. Esta línea se ramificaba en Caldas, para Amaga, Titiribí y Concordia; y en Fredonia, para Jericó y Andes (para 1868 iba a Támesis, Valparaiso y terminaba en Nueva Caramanta); existía además, una a Guarne, otra a Heliconia, y otra a San Cristóbal.<sup>112</sup>

---

<sup>108</sup> Para la misma época, según el informe del Secretario Departamental de Vélez, tanto la línea principal como las transversales “lleen su objeto con la mayor regularidad i todos los que necesitan comunicarse por este recurso, están satisfechos del despacho”. Jefe Departamental de Vélez, *Informe del Jefe departamental de Vélez al Señor Secretario Jeneral del Estado*, Estados Unidos de Colombia, 1875, p. 81.

<sup>109</sup> “Decreto 28 de mayo de 1868 Orgánico del servicio de Correos del Estado”. El presidente del Estado Soberano de Antioquia. En ejecución de la ley 22 de diciembre de 1859 sobre Correos, en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia, Medellín 1 de junio de 1868, Año V, numero 279 pp. 174-175.

<sup>110</sup> *Ibíd.*, pp. 173-176.-179-184.

<sup>111</sup> “Ejecución de la ley 22 de diciembre de 1859 sobre Correos, decreto”, en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia, Medellín 16 de noviembre de 1864, Año 1, Numero 67, p. 526.

<sup>112</sup> *Ibíd.*

En el Departamento del Norte, una serie de líneas que partían de Santa Rosa hacia estafetas localizadas en diferentes distritos: una que pasando por Angostura, Campamento, Anorí y Cruces, terminaba en Zea; una que pasando por Yarumal y Cáceres, terminaba en Nechí (para 1868, si era preciso mandar correspondencia a Cáceres, Cruces de Cáceres y Marjento, se contrataba en Yarumal 'por el colector de hacienda' un conductor);<sup>113</sup> una que iba a Don Matías; una que pasando por San Andrés, terminaba en Ituango. De Amalfi partirán dos: una a San Bartolomé y otra a Yolombó. De Carolina a Higuierón había otra.<sup>114</sup>

En el departamento del Sur había una sola línea, la que de la estafeta de Abejorral conducía a la de Sonsón, pues el resto del itinerario lo cubría la línea de primer orden que giraba de Aguadas, Pacora, Salamina, Aránzazu, Manizales. Ya en el año de 1872 esta línea aparece prologada hasta Pensilvania.

En el departamento de Oriente también estaban instauradas algunas líneas de correos de segundo orden que partían todas de Marinilla: una línea que de la conservadora Marinilla, se dirigía hacia las poblaciones del Santuario, San Carlos y terminaba en Cocorná (en 1868 terminaba en Vahos); una subdivisión hacia el suroccidente, recorriendo las poblaciones del pueblo liberal de Rionegro, El Retiro, terminando en Santa Barbará; una a Carmen; y una de Rionegro a Concepción pasando por Marinilla y San Vicente.<sup>115</sup> Para 1868, partían dos líneas: una a Guarne y otra a Concepción, pasando por Marinilla y San Vicente, cuando era preciso mandar correspondencia a San Bartolomé y Guatapé se contrataba en el Peñol y Nare respectivamente, 'por el colector de hacienda', un conductor.<sup>116</sup>

Del mismo modo, para el Departamento de Occidente se contaba con líneas que partirán todas de Sopetrán: una que pasando por Córdoba, Sucre y Liborina terminaba en Sabanalarga; una que pasando por Antioquia (donde se subdividía

---

<sup>113</sup> *Ibíd.*

<sup>114</sup> *Ibíd.*

<sup>115</sup> *Ibíd.*

<sup>116</sup> *Ibíd.*

para Urrao por Anzá) Buriticá y Cañasgordas, terminaba en Frontino (en 1868, iba además a Giraldo); otra que pasando por San Jerónimo, Terminaba en Ebéjico (para 1868, pasaba por Quebradaseca y terminaba en Ebéjico); y otra que iba a Belmira.<sup>117</sup> Para 1868, se registra una que partiendo del mismo punto se dirigía a Ituango.

Ahora bien, un *acta de visita*, como la elaborada en 1904 en materia de líneas de correos, que muestra algunas reclamaciones al Administrador General por el mal funcionamiento de la línea entre Bogotá y Medellín, hace evidente que para ese momento, todavía se estaban despachando correos por las diferentes líneas postales del Departamento y que además, se había incluido algunas nuevas como la línea de Puerto Berrio que funcionaba con una buena regularidad.<sup>118</sup>

Como se ha mencionado, este sistema de correos también presentó en algunos momentos excepciones en su forma de jerarquización, sobre todo en lo que corresponde a la frecuencia del uso, más que a la línea en sí misma. Como por ejemplo, el servicio mensual de encomiendas y correspondencia entre Medellín y Remedios; que además recorría los distritos de San Pedro, Entreríos, Santa Rosa, Carolina y Amalfi. O el servicio de correo quincenal que giraba de Abejorral a Sonsón, que estuvo estipulado para mantener una frecuencia semanal.

En el caso de encomiendas, cartas o valores con carácter prioritario, importante o urgente, se contaba con el llamado *correo extraordinario*, del cual se hablará posteriormente, que no estaba inscrito dentro de ningún tipo de línea postal específica. En la misma dirección, si bien para el período comprendido entre 1870 y 1873 el Gobierno Nacional dictó disposiciones para suprimir el servicio de encomiendas, pero dejando abiertas las puertas para que el servicio fuera prestado por particulares, en el decreto expedido por Recaredo de Villa en 1873, se estableció un correo mensual de encomiendas hacia el puerto de Nare y de éste hacia la costa y el exterior (Norteamérica y Europa) a través de vapores por el río Magdalena. Esta

---

<sup>117</sup> *Ibid.*, pp. 526-528.

<sup>118</sup> "Acta de Visita en la administración departamental de Correos Nacionales", *Op. Cit.*, p.4988.

excepción a la regla emprendida por Antioquia, se debe quizá al hecho de que su economía por mucho tiempo estuvo sustentada en la extracción de metales preciosos, cuyo transporte requería obligatoriamente del servicio de encomiendas.

De otro lado, un fenómeno nada anormal, fue la creación y eliminación de líneas y estafetas. A pesar de la constante modificación de la red de estafetas, se observa estabilidad en la dirección y orientación geográfica de las líneas, esto en parte porque las líneas de primer orden estaban enlazadas a las de segundo y tercer orden, y así en ese tejido, constituían la red postal en sí misma. En otras palabras, las líneas eran rutas e itinerarios que enlazaban un conjunto de estafetas, que eran modificadas en el tiempo atendiendo a algunas necesidades e intereses.

Según los informes de las administraciones generales, tanto la creación como la eliminación, obedecieron en la mayoría de los casos a la demanda del servicio y a la necesidad de ampliación y cobertura; pero igualmente se presentó por solicitud levantada por las mismas localidades. En muchas ocasiones el criterio de eliminación, provenía del enfrentamiento de las cuentas (productos y gastos) de la oficina, es decir, que los productos no fueran suficientes para cubrir los gastos que causaba la prestación del servicio. Igualmente, esa modificación obedeció a características de orden territorial y administrativo, es decir, fundamentalmente, cambios en la división político-administrativa. Como puede deducirse del documento de Pedro Justo Berrio, estas modificaciones podían deberse a la necesidad de comunicar una población con otra o a una línea con otra, al poco flujo de correos hacia una población, a la apertura de nuevas rutas que fueran más eficientes, rápidas y ágiles en el transporte de encomiendas y correspondencias.<sup>119</sup>

Como se puede inferir de algunos decretos de la época, todo este tipo de medidas implantadas buscaban mantener la buena operatividad del servicio. Un ejemplo de esto se observa en el *decreto 13 de febrero de 1860 orgánico de los Correos*

---

<sup>119</sup> "Decreto, del 5 de julio de 1872" en *Boletín Oficial*, Medellín, lunes 8 de julio de 1872, Año, IX, Número 532, p. 209.

*Nacionales*,<sup>120</sup> que tiene un estilo reformativo del servicio postal, pues enuncia y remite a los perjuicios causados por los correos al Tesoro del Estado debido a la interrupción de la remisión de correspondencia particular en el territorio en 1862. Este decreto como muchos de los citados aquí, se estableció como un dispositivo para mejorar el servicio postal, suprimiendo el correo que circulaba desde la capital (Medellín) hacia algunos pueblos como Heliconia, Guarne y Santo Domingo.

Pero igualmente, se presentó la necesidad de comunicar una población con otra a través del sistema postal o búsqueda de ingresos económicos para el Ramo, esto, conlleva a la ampliación de líneas y estafetas. Así, en 1862 también se instauró una reforma mediante la cual se establecían cuatro correos hacia los distritos de Amalfi y Nueva Caramanta, con sus correspondientes fechas y las horas precisas de circulación:

Art 2° Establecense dos correos mensuales de esta capital que vayan a la ciudad de Antioquia, los cuales deben partir los días 2 i 17 de cada mes, conforme al itinerario establecido.

Art 3° Establecense dos correos que partiendo de esta capital vayan a la cabecera del distrito de Amalfi i que deberán partir los días 2 i 17 de cada mes, de acuerdo con el itinerario vijente.

Art 4° Establecense igualmente dos correos de esta ciudad a la cabecera del distrito de Nuevacaramanta, que continuaran conforme los itinerarios vijentes partiendo de esta capital los días 9 i 24 de cada mes<sup>121</sup>.

Por su parte, según el decreto de 5 de Julio de 1872,<sup>122</sup> la prolongación de las líneas postales en el territorio del Estado Soberano de Antioquia buscaba ampliar la cobertura del servicio en el territorio e incrementar los ingresos del Ramo Postal. De este modo, la línea de correos semanales entre Abejorral y Sonson se prolongaba, hasta la población de Pensilvania donde era necesario hacer llegar la correspondencia y encomiendas a la gente e instituciones de ese distrito. Como consecuencia de esta ampliación del servicio de correos, se suprimió la carrera

<sup>120</sup> "Decreto reformativo del 13 de febrero de 1860, orgánico de los Correos del Estado", en *Boletín Oficial*, Medellín 11 de junio de 1862, Año I, Número 73, sp.

<sup>121</sup> *Ibíd.*

<sup>122</sup> "Decreto, del 5 de julio de 1872" *Op. Cit.*, p. 209.

postal entre la población de Salamina y Pensilvania, pues de un lado Salamina era atendida por la línea de primer orden y Pensilvania a través de un nuevo itinerario.

Como se puede observar, el lugar de partida de las líneas de correos, además de ser un referente clave para conocer el funcionamiento normativo del sistema postal, es un elemento importante en el análisis histórico que indica cierta jerarquización regional y subregional; es decir, se puede inferir cuáles eran centros, ciudades y villas de destacada importancia en el territorio, desde donde se emitían los correos y las encomiendas hasta las zonas y poblados periféricos. El registro de movimiento de correos desde poblaciones como Medellín en el Departamento del Centro, Marinilla en el Departamento del Oriente, Antioquia y Sopetrán en el Departamento del Occidente, Santa Rosa en el Departamento del Norte y Abejorral en el Departamento del Sur, son insumos para el análisis histórico que permiten hablar no sólo de una jerarquía y orden del sistema postal, sino también de una realidad decimonónica con capitales o centros subregionales de gran importancia en la vida comercial, política y cultural de todo el Estado Soberano.

Así como los correos y las líneas a nivel interno de la provincia de Antioquia, también existieron otras a nivel Nacional que recorrían algunas poblaciones del todo el territorio y eran precisamente las que se conectaban con la línea transversal tal y como se aprecia en el mapa de los correos interregionales. Estas eran:

La del Atlántico, esta línea giraba entre Bogotá y Santa Marta, tocando en Facatativá, Villeta, Guadas, Honda, Nare, Bocas de Carare, Barrancabermeja, Puerto Nacional, Banco, Mompox, Magangué, las Mercedes, Calamar y Barranquilla. Esta línea tenía las siguientes ramificaciones: de Nare a Medellín, tocando en Marinilla y Rionegro, de Bocas de Carare a Vélez, del Banco a Riohacha, de las Mercedes a Cartagena, de Barranquilla a Sabanilla, de Santa Marta a Riohacha y de Cartagena a San Andrés y Providencia.

La del Pacífico, esta línea giraba entre Bogotá y Buenaventura tocando la Mesa, Tocaíma, Piedras, Ibagué, Cartago, Tuluá, Buga, Palmira, Cali y Juntas. Tenía unas ramificaciones que iban de Buenaventura a Panamá, de Cali a Popayán y de Cartago a Quibdó.

La del Sur giraba entre Bogotá y Tulcán, tocando en la Mesa, Tocaima, Girardot, Espinal, Guamo, Purificación, Villa vieja, Neiva, Paico, la Plata, Popayán, Pasto, Túquerres e Ipiales. Esta se componía de dos ramificaciones que iban de Túquerres a Tumaco y Barbacoas a Iscuandé.

La del Norte, esta línea giraba entre Bogotá y San Antonio de Táchira, tocando en Sesquilé, Chocontá, Tunja, Santa Rosa, Soatá, Málaga, La Concepción, Pamplona, San José de Cúcuta y Rosario. Tuvo tres ramificaciones, pues giraba de Tunja a Moreno, Soatá a Salina de Chita y de San José de Cúcuta a Puerto Nacional.

La del Noroeste iba de Bogotá a Pamplona tocando en Zipaquirá, Nemocón, Tausa, Ubaté, Chiquinquirá, Puente Nacional, Vélez, Socorro, Piedecuesta y Bucaramanga. La del Occidente que giraba entre Bogotá y Medellín, tocando en Facatativá, San Juan de Rioseco, Ambalema, Lérída, Manizales y Rionegro.

La del Oriente comunicaba a Bogotá y la salina de Cumaral, tocando en Cáqueza y Villavicencio.<sup>123</sup>

De esta manera, se observa un servicio postal a nivel interno de la provincia de Antioquia, así como a nivel nacional, con la instauración de 7 líneas de correos que comunicaban la Costa Atlántica, el Pacífico, el Oriente, el Norte, Nordeste y Sur del territorio Nacional. En este sentido toda la comunicación establecida, más el tipo de correos que circulaba en estas direcciones, es tema para una nueva investigación.

---

<sup>123</sup> GORI, J.J., *Anuario del servicio de Correos Nacionales en los Estados Unidos de Colombia formado por el director general del ramo en cumplimiento del deber que le impone el inciso 16 del artículo 6, de la ley de 13 de junio de 1866*, Líneas de Correos, Bogotá, Imprenta de la Nación, 1868.

## C. TIPOS DE CORREOS

Como se mostrará en este aparte, el servicio de correos en Antioquia desde mediados del siglo XIX, al igual a como funcionaba en el resto del país, además de tener una estructura en red compuesta por la relación entre líneas y estafetas, contaba con una jerarquía para el tipo de correos que permitía operar a las diferentes oficinas de una manera eficiente. Para ello se separaba el tipo de correo de acuerdo a las dos categorías de las que se disponía. De un lado funcionaban los ordinarios y del otro los extraordinarios.

Entre estos dos grupos, se encuentra el resto de categorías que se describen a continuación y que estuvieron asociados a rangos tarifarios que pagaban todos aquellos que utilizaran el servicio; con excepción de aquellas correspondencias o envíos oficiales-gubernamentales que tenían información o productos provenientes del mismo Estado. Las tarifas para los portes de los correos fue un asunto que variaba tras el paso de los años y de acuerdo al peso, distancia y tipo de correo que girara por el sistema postal establecido en el territorio antioqueño.

### 1. Ordinarios y extraordinarios

La reglamentación que estipulaba una diferenciación y caracterización entre correos *ordinarios* y *extraordinarios*, se oficializó en Antioquia a través del decreto de *ejecución de la ley 22 de diciembre de 1859 sobre correos*, publicado en 1864 por el *Boletín Oficial*. Además de presentar una clasificación de las encomiendas y correspondencias que circulaban a través del servicio postal establecido en Colombia y luego en Antioquia, definía los correos *ordinarios* y *extraordinarios*, de la siguiente manera: “Son correos ordinarios los que se despachan periódicamente en días prefijados en los itinerarios; i extraordinarios los que se despachan a consecuencia de acontecimientos imprevistos.”<sup>124</sup>

---

<sup>124</sup> “Ejecución de la ley 27 de diciembre de 1859 capítulo III sobre estafetas” *Op. Cit.*, p. 528.

De este modo los ordinarios correspondían a aquellos establecidos por la administración postal con unos recorridos específicos por distintas estafetas, y que evidentemente seguían estrictamente un itinerario, no sólo respecto de la línea, sino de la fecha: día y hora de salida y llegada del correo en una administración postal. En esta categoría de *correo ordinario*, que circulaban en horas diurnas, se debe incluir sus variedades: porteados, libres de porte y encomiendas principalmente.

Los porteados, de oficio, las encomiendas, los pliegos y bultos giraban por el territorio colombiano y específicamente Antioquia en el siglo XIX y parte del XX, a través del establecido con carácter ordinario, pues el transporte y conducción de estas encomiendas y correspondencias realizaba de acuerdo a la regularidad del itinerario de este tipo de correo.

Así pues, los correos ordinarios eran los que circulaban de forma normal: un tipo de porte (valor) definido, un recorrido establecido, y una hora y día fijados. Los extraordinarios por su parte, sólo funcionaron en casos esporádicos, de necesidad mayor. Por su carácter extraordinario que obligaba una acción extra y en corto plazo, tenía un costo adicional, no sólo al ramo postal, sino al emisor y destinatario. Esta categoría, fue una alternativa que brindó a sus usuarios el Ramo Postal en el siglo XIX y los principios del XX, para envíos que no daba espera de tiempo, como tampoco de la frecuencia del correo normal. Se aplicó principal mente a los envíos oficiales

Los correos extraordinarios, o postas, solo serán despachados, cuando se reciba para ello orden expresa del Poder Ejecutivo o cuando haya necesidad de comunicar a éste algún asunto de tal manera urgente que no pueda aguardarse la marca del correo ordinario sin grave perjuicio público<sup>125</sup>.

Como se puede apreciar, el envío y despacho del correo extraordinario sólo era posible a través de la decisión del Poder Ejecutivo. Así mismo, en el caso de ausencia de un Administrador de Correos, los Alcaldes eran la autoridad competente para establecer el valor del correo y las oficinas postales por donde debía girar en su

---

<sup>125</sup> *Boletín Oficial*, Medellín 1 de junio de 1868, Año, Número 231, p. 176.

marcha.<sup>126</sup> Cuando se daba el caso que un funcionario enviaba un correo de este tipo, fuera de los límites propuestos por la legislación, debía pagar por cuenta propia el conductor que lo transportara.

En el correo extraordinario y ordinario, los administradores municipales debían poner un sello (pasaporte) para diferenciarlo y evitar su detención durante la circulación en el territorio. Los conductores no podían extraviar la ruta establecida, salvo aquellos momentos en los cuales se tuviera sospechas o rumores de atraco o asalto en un lugar particular. Igualmente, el valor del envío y el salario del conductor, lo establecía el empleado que lo remitía, de acuerdo a las diferentes variables que se tomaban como referencia para el cobro de estos correos como el peso, tipo de información o carga y distancia que debía recorrer.

## **2. Porteados y libres de porte**

El correo porteado es más convencional fue aquel que giraba a través del servicio postal pagando un valor por su puesta en circulación. En otras palabras era el precio que se pagaba para poner en circulación una carta encomienda o valor.<sup>127</sup> El correo porteado debía llevar su respectiva estampilla o flete para que no se detuviera su marcha por parte de las autoridades policiales en los peajes o en un punto o paraje del territorio. Ahora bien, siempre se buscó que los portes de correos en el Estado Soberano de Antioquia, fueran iguales a los que se emitían por el gobierno en las demás líneas de orden Nacional. Dentro de los porteados ordinarios particulares existió la modalidad “Franca y Debe” para expresar si era el emisor o el destinatario respectivamente quien pagaba la puesta en circulación.

La mayoría de las cartas se franqueaban en la estafeta de origen, es decir, el remitente pagaba el valor del porte en la oficina de origen, y así las cartas pasaban a formar parte de lo que se conocía como correspondencia a franca o correo franco.

---

<sup>126</sup> “Ejecución de la ley 27 de diciembre de 1859 capítulo III sobre estafetas” *Op. Cit.*, p. 528.

<sup>127</sup> “Circular Número 51, Administración General de Correos del Estado, 4º”, en *Boletín Oficial*, Órgano del Gobierno, Medellín, lunes 30 de diciembre de 1872, Año IX, Número 557, p. 410.

Cuando una carta podía ir dirigida a un destinatario que debía cubrir el porte o a un sitio o destino final en el cual existía estafeta postal, se podía enviar el cobro para que el destinatario pagara el valor de los portes en la oficina que entregaba la carta. Estas formaban lo que se llamaba la correspondencia a Debe. Sin embargo, para las administraciones siempre fue un inconveniente las cartas a Debe, debido a que generaba pérdidas en el servicio de correos, pues mucha de esta correspondencia no era reclamada por el destinatario porque él había desaparecido, no se encontraba en el lugar o porque no tenía el dinero suficiente para pagar el porte. Debido a esto, esa modalidad fue excluida del servicio de correos.

El grupo de correos que giraban libres de porte, es decir aquéllos que no pagaban un valor para su puesta en circulación, estuvo conformado por los pliegos, autos civiles y la correspondencia oficial (oficios) que se cruzaba entre los distintos funcionarios públicos del Estado. Dentro de esta categoría también se encontraban los periódicos de cualquier procedencia siempre y cuando no fueran difamaciones contra el estado; la correspondencia de carácter particular enviada por el presidente y sus secretarios; las encomiendas oficiales de los estados y sus distritos; aquellos folletos e impresos cuyo peso no excedía de 200 gramos, los negocios y pliegos criminales, de policía, o de fraude a las rentas públicas del Estado; las contestaciones de particulares a funcionarios públicos del Estado y también la correspondencia que se enviaba por la sociedades de fomento a los empleados públicos del gobierno u otras sociedades.<sup>128</sup>

Igualmente, según el decreto 1509 del 20 de diciembre de 1906, sobre tarifas postales, estaban libres de porte, además de los anteriores, las muestras de productos del país, toda vez que su peso no fuera superior a 100 gramos: “Los correos que están libres de porte están exentos de todo peaje, pontazgo y pasaje, y de todo impuesto que se cobre por el paso en cualquier punto del Estado. Yendo de

---

<sup>128</sup> “Legislatura del Estado Soberano de Antioquia, ley 233 sobre Correos”, en *Boletín Oficial*, Estado Soberano de Antioquia, Medellín, martes 16 de septiembre de 1873, Año X, Número 594, p. 297.

servicio, y están exentos también de conscripción militar y del servicio de la guardia del Estado”.<sup>129</sup>

Si bien generalmente la correspondencia de asuntos del Estado, que tenía un carácter de privacidad y prioridad estaba libre de porte, también se buscaron alternativas para reducir los costos que acarreaba la conducción. Estos beneficios económicos, son un elemento clave para pensar en la funcionalidad de las oficinas y del Ramo en general, pues tras ellos existe un “dinero extra” que costeara los pagos y la circulación de esa correspondencia. En el año de 1864, el Agente Subalterno de correos solicitaba que:

[...] la correspondencia que sobre asuntos de la competencia del Estado se dirija por los correos nacionales, así como las encomiendas de dinero que no excedan de 500 pesos, en cada correo, cursaran libres de porte siempre que unas i otras sean dirigidas por, i destinadas a las autoridades i funcionarios establecidos por su gobierno, siempre que el Estado otorgue la reciprocidad.<sup>130</sup>

En el Artículo 58 del Decreto de 23 de febrero de 1874 citado, se indica que la correspondencia oficial se debía entregar al empleado o corporación a quien iba dirigida, o al secretario si lo hubiere, en su defecto también podía entregarse a otro empleado subalterno de la misma oficina; pero en ese caso, era necesario que se procediera con la orden correspondiente del jefe de la oficina o del presidente de la corporación destinataria de la correspondencia. Así mismo, todo pliego oficial que era dirigido a un particular, se debía entregar a la respectiva persona o a quien legalmente lo representaba por ausencia, a quien se le exigía la correspondiente autorización escrita.

El administrador debía exigir la entrega de un recibo como comprobante de la entrega; además, debía llevar un registro en el que hacía constar el número del pliego, el nombre del empleado a quien se dirigía, la procedencia y el contenido,

<sup>129</sup> “Decreto de 23 de febrero de 1874 orgánico del servicio de Correos, conclusión”, en *Boletín Oficial*, Estado Soberano de Antioquia, Medellín, lunes 16 de marzo de 1874, Año XI, Número 527, pp. 579-584.

<sup>130</sup> “Aviso oficial estableciendo el servicio de los Correos, a virtud de una consulta elevada a esta oficina por el agente subalterno de Correos Nacionales de Antioquia”, en *Boletín Oficial*, Medellín, 11 de agosto de 1864, Año I, Número 46, pp.342-343.

datos que también debían estar expresados en la cubierta de la correspondencia. Igual procedimiento se seguía si se trataba de correspondencia que se entregaba a una persona que representaba a otra. Cuando se sospechaba de las malicias o malas intenciones al solicitar la entrega de la correspondencia, se exigía la comprobación de la identidad de la persona, además de la presencia de testigos reconocidos por su honradez.

El Administrador de correos que recibía la correspondencia registrada, tenía la obligación de entregarla personalmente e inmediatamente después de recibida en su oficina, o de enviarla por medio de personas de su confianza a aquellas a quienes estaba dirigida con el objeto de evitar demoras y quejas en las estafetas. Los impresos que duraban detenidos por más de un año en las oficinas de correos, sin que los interesados los reclamaran, eran destinados a la Biblioteca del Estado. Del mismo modo los expedientes civiles y criminales que por cualquier motivo permanecían por más de un año en las oficinas de correos, también eran devueltos por los empleados a los funcionarios de donde procedían.

Para 1868, Abraham Moreno, Secretario de Hacienda del Estado Soberano de Antioquia, con autorización del Agente Principal de correos Antonio Mendoza, celebró un convenio en el que se especificaba el tipo de correspondencia que debería girar libre de porte por todas las líneas de correos del Estado. Según el convenio, quedaba libre de porte la correspondencia y encomiendas de dinero y efectos, pertenecientes a la unión postal, a las autoridades, corporaciones y demás funcionarios públicos nacionales. El dinero y efectos del Estado y de sus autoridades, corporaciones y demás funcionarios públicos del Estado. Los asuntos y objetos oficiales estarían libres de porte y debían portar el correspondiente sello que indicara la procedencia y estafeta a donde se debía dirigir.

En igual dirección la ley 233 de 1873 sobre Correos,<sup>131</sup> con base en la reglamentación y las normas instauradas, estableció los portes de correos para autos y pliegos civiles con base en las tarifas señaladas por el Poder Ejecutivo (Ver tabla 7). Así mismo, señaló los privilegios otorgados por el Ramo. Uno de los privilegios de porte fue para la correspondencia particular que dirigía el Presidente y sus secretarios y para la correspondencia de la misma clase que durante las sesiones de la legislatura dirigían los empleados de esta.

En 1888 circulaban libres de porte aquellos correos pertenecientes al Departamento y las encomiendas que llevaban billetes del Banco Nacional, hasta máximo 500 pesos. Las sumas mayores estaban obligadas a pagar porte. Así mismo, mediante el decreto 586 del 7 de julio 1888, estaban libres del pago de circulación todas aquellas correspondencias oficiales que giraban entre las estafetas departamentales, municipales y provinciales; los autos o diligencias en asuntos criminales, las cartas privadas que dirijan el Presidente de Estado, los ministros, los presidentes de la corte suprema, el Procurador General y el Arzobispo de Bogotá; además, los periódicos y publicaciones que se dirijan a las bibliotecas de los departamentos.

Para que los periódicos y publicaciones estuvieran libres del porte, debía estar previamente indicado y demostrado el carácter y la procedencia. En el caso de que la oficialidad no fuera demostrada, los empleados de las oficinas detenían la marcha del correo hasta no determinar el valor de su puesta en circulación.<sup>132</sup>

La recaudación de los portes se hacía en cada una de las estafetas existentes en los distritos y departamentos del Estado Soberano. Como se menciona en los antecedentes, otra forma de recaudación de los portes, fue a través de las estampillas o sellos postales que distinguían los diferentes tipos de correspondencia enviados y recibidos en cada estafeta postal. La diferenciación utilizada por el ramo

---

<sup>131</sup> “Ley 233 sobre correos”, *Op. Cit.*, p. 298.

<sup>132</sup> “Decreto Número 586 de 1888, sobre franquicia de Correos”, en *Repertorio Oficial*, Órgano del Gobierno del Departamento, República de Colombia, departamento de Antioquia, Medellín, sábado 1 de septiembre de 1888, Año 2, Número 224, p. 1707.

postal en las estampillas, se hacía a través de colores, dibujos, dimensiones y letras, con el fin indicar los tipos y evitar fraudes. Con ellas, no sólo se corroboraba la legalidad del correo, sino que era la medida clave para establecer la equivalencia para los portes de cada uno ellos.

Ya para 1869, y de ahí en adelante hasta el siglo XX, el movimiento de estampillas fue muy importante para el Ramo. La Administración General de Correos debía proveer a la comunidad postal de las estampillas necesarias para su funcionamiento. Estas estampillas fueron medidas establecidas para reconocer la legalidad de los correos que circulaban por el territorio.

### 3. Encomiendas y valores

El correo de encomiendas fue otro de los servicios prestados por el sistema postal en Antioquia y en Colombia, que también contó con un aparato legislativo y normativo que reguló y controló la circulación por el Estado Soberano de Antioquia, (Departamento de Antioquia a partir de 1886). Este tipo de correo, partía de las oficinas o estafetas a través de un conductor que transportaba los paquetes de mercancías hasta cada uno de los lugares de destino. En este caso, el colector de hacienda realizaba la entrega de las encomiendas y de la correspondencia al conductor de correos, quien los distribuía a cada uno de los respectivos lugares. El porte que se cobraba en 1874 por las encomiendas que giraban por el correo dependía del peso en kilogramos y la distancia que se debía recorrer entre una estafeta y otra.

Los rangos tarifarios eran:

**TABLA 6**

<b>PRECIO DE ENCOMIENDAS DE VALORES</b>	
Producto	Valor
Barras de oro	\$ 0-50 cs por cada \$100
Id. De plata aurífera	\$ 0-80 cs por cada \$ 100

PRECIO DE ENCOMIENDAS DE VALORES	
Producto	Valor
Id. De platina	\$ 0-40 cs por cada \$100
Oro sellado o amonedado	\$ 0-80 cs por cada \$100
Plata sellada o amonedada	1-40 cs por cada \$100
Para efectos varios se exigirá	Por cada 1.000 gramos 1-20 centavos
Fuente: MEJÍA ÁLVAREZ Luis, Decreto de 23 de febrero de 1874, en: <i>Boletín Oficial</i> de Antioquia, Medellín, lunes 16 de marzo de 1874, año IX, número 527, p. 583.	

**TABLA 7**

PRECIO DE CORRESPONDENCIA	
Producto	Valor
Por una carta de 1 a 10 gramos	10 centavos
Por una carta de 10 a 15 gramos	15 centavos
Por una carta de 15 a 20 gramos	20 centavos
por cada 10 gramos de exceso o fracción mayor de cinco gramos sobre las cartas de veinte gramos de peso	5 centavos
Las fracciones menores de 5 gramos se despreciaban	0 centavos
Fuente: MEJÍA ÁLVAREZ Luis, Decreto de 23 de febrero de 1874, en <i>Boletín Oficial</i> de Antioquia, Medellín, lunes 16 de marzo de 1874, año IX, número 527, p. 583.	

Esta clasificación ya se venía tramitando durante el gobierno presidido por Recaredo de Villa en 1873, cuando mediante decreto se dividió la correspondencia simplemente franqueada, es decir, aquella que pagaba el porte particular siguiendo el criterio de su peso: cartas sencillas (cuyo peso no excediera de diez gramos), cartas dobles (entre más de diez y menos de quince gramos), cartas triples (que pasara de quince sin exceder de veinte gramos) y pliegos (que excediera de veinte gramos).

Por otro lado, el correo de encomiendas se despachaba siempre con una escolta compuesta de seis a diez gendarmes o del cuerpo de policía del Estado, dependiendo de la necesidad de brindar seguridad a la circulación. Los gendarmes

llevaban a su disposición las armas y municiones necesarias para la defensa de los intereses del correo de encomiendas y correspondencias. En caso necesario eran racionados a veinte centavos diarios durante el tiempo de su servicio. El Inspector de Policía del Estado, debía preparar oportunamente la comisión encargada de escoltar el correo de encomiendas. El jefe inmediato de la escolta era el mensajero del correo, cuyo nombramiento correspondía al Poder Ejecutivo.

Con respecto a las encomiendas de dinero, metales o piedras preciosas que se introducían en las oficinas de correos, se debía dar un libramiento a los interesados, para que pudieran reclamarlas en la oficina a donde había sido dirigida o para acreditar que la encomienda, en caso de haberse perdido, fue recibida en la oficina que giró el libramiento<sup>133</sup>. Igualmente, los administradores remitentes se hacían responsables de aquellas monedas falsas o malas, pues eran ellos quienes debían revisar al momento de salida.

En los casos en que se presentaban encomiendas o correspondencia (cartas) atrasadas en las administraciones de correos al fin de cada año, estas eran custodiadas por los funcionarios de la oficina quienes debían describir el año al que pertenecían dichos atrasos. Como se mencionó, aquellos impresos que duraban más de un año sin ser reclamados por los interesados, salían de la oficina postal y eran dirigidos a la Biblioteca central del Gobierno. De igual manera, los expedientes civiles y criminales que permanecían por más de un año en las oficinas de correos eran devueltos a los funcionarios de correos de donde procedían. Pero las encomiendas que estaban detenidas en las administraciones por más de tres años, sin que los interesados las reclamaran, y sin lograr conseguir noticia de su paradero, eran adjudicadas al Tesoro del Estado Soberano de Antioquia. Así mismo, todos los empleados de correos quedaban exentos de la milicia, cargos concejiles, y de otro servicio público incompatible con sus funciones.

---

<sup>133</sup> "Instrucción que forma el Infrascrito Administrador Jeneral de Correos del estado en cumplimiento del deber que le impone el artículo 19 del decreto 7 de octubre último, Orgánico de los Correos del estado y que somete a la aprobación del Poder Ejecutivo", en *Boletín Oficial*, Medellín, 23 de enero de 1865, Año II, numero, 78, pp. 38-41.

Finalmente, los administradores departamentales de correos debían levantar al fin de cada año una lista en donde se indicaban las personas con correspondencias y encomiendas atrasadas en cada una de las oficinas, para establecer promedios de lo entregado y lo existente en cada oficina sin ser reclamado. Estas listas, también funcionaron a manera de insumo para establecer relaciones de la demanda del correo y el estado económico de las estafetas y de todo el sistema postal.

Debido a la falta de algunas pesas españolas en las administraciones postales del Estado, para medir el peso de las encomiendas y correspondencias, se elaboró la siguiente tabla, tomando por base la libra española para poder efectuar el peso y el valor a cobrar.

**TABLA 8**

Tabla para medir el peso de las encomiendas y correspondencias publicada en 1865	
Producto	Equivalencia
1 libra española	460 gmos
½ libra española o sea 8 onzas	230 gmos
¼ libra española, o sea 4 onzas	115 gmos
1/8 libra española, o sea 2 onzas	57 ½ gmos
1 onza	28 ¼ gmos
½ onza	14 <sup>1/8</sup> gmos
1/4 onza	7 <sup>1/16</sup> gmos
<b>Fuente:</b> ÁLVAREZ Domingo, Circular Numero 26, Administración General de correos del Estado, en: <i>Boletín Oficial</i> , Estados Unidos de Colombia, Medellín 3 de abril de 1865, año II, número 88, pp. 146-147.	

#### 4. Excepciones y objetos de prohibida circulación

Un tipo de correspondencia que recibió un trato especial, fue aquella que se remitía con un seudónimo. Si bien, en términos del pago del porte se trataba de la misma manera que los correos ordinarios, en lo que respecta a la identidad del usuario, se buscaba mantener esa identidad y por lo tanto, se permitía que circularan con el seudónimo. Se trataba de una alternativa para el usuario, pues si bien este debía dar a conocer su identidad al administrador de la oficina para que su correspondencia

podiese llegar, sus correos podían circular sin su identidad. Al respecto se señala en el decreto de 23 de febrero de 1874:

Toda persona que quiera hacer rotular su correspondencia e impresos bajo su seudónimo, podrá hacer uso de este medio; pero en este caso deberá hacer conocer el seudónimo al administrador respectivo, quien tiene el deber de separar la correspondencia e impresos expresados para entregarlos por sí mismo a quien corresponda.<sup>134</sup>

La circulación de los correos a través de seudónimos es una cuestión bien interesante culturalmente, pues de un lado, podría tratarse de un asunto personal ligado a los gustos e intereses propios de cada persona; de otro, como mecanismo de identificación (el alias o apodo), permitía el reconocimiento de muchas personas desde donde estaba girando el correo y de la libertad expresada por la administración postal para que los usuarios recurrieran a este medio, en un período en el que la libertad de prensa no era propiamente la norma. Dicha libertad también esta mediada por el partido político que gobernaba, toda vez que el partido liberal era más partícipe de la libre expresión, mientras que muchos conservadores no.

Sin embargo, en el sistema postal también hubo una normatividad destinada a la restricción o prohibición en la circulación de algunos objetos por medio del Correo. Entre los objetos que estaban prohibidos, se encontraban: las publicaciones, láminas, grabados, fotografías obscenas e inmorales y las que atacaran a la religión católica, las instituciones que rigen en el país y al Gobierno de la Republica, así como los libros prohibidos. Todos estos objetos, eran considerados como prohibidos en la circulación del sistema postal. Los administradores de correos debían declararlos y dar cuenta e informe a la Dirección General del Ramo, para que se hicieran las diligencias judiciales correspondientes.

A partir de la segunda mitad de la segunda mitad del siglo XIX, en el sistema postal también estaban prohibidos los impresos, periódicos, folletos, hojas sueltas y toda clase de publicaciones con que se ataque la persona del presidente de la Republica,

---

<sup>134</sup> “Decreto de 23 de febrero de 1874, orgánico del servicio de Correos”, en *Boletín Oficial*, Estado Soberano de Antioquia, Medellín lunes 16 de marzo de 1874, Año IX, Número 527, p. 579.

de sus ministros, altas autoridades departamentales, arzobispos, obispos y ministros del culto, al igual que a los representantes de naciones extranjeras en el país. Además, transportar armas, municiones y elementos de guerra de toda especie, excepto escopetas para la caza. Moneda falsa y de ley inferior a los novecientos milésimos. Aparatos para fabricar monedas, esqueletos para billetes del Banco Nacional o papel sellado. Igualmente, la circulación de materiales explosivos o inflamables y en general, armas, municiones y artículos de guerra, especies amonedadas, artículos de oro y plata y otros artículos preciosos de alto valor. Finalmente estaba prohibida la circulación a través del sistema postal de todos aquellos artículos peligrosos que pusieran en riesgo a la población o alteraran el orden público.<sup>135</sup>

#### **D. CONDUCCIÓN Y TARIFAS**

Hasta este punto se ha presentado una serie de elementos y sus correlaciones que apuntan en un sentido muy general a la forma como estaba estructurado el Correo como servicio público, es decir, como institución orientada por el Estado, así la conducción, como veremos en este aparte, estuviera contratada con particulares. Se ha mencionado la forma como estaban organizadas las oficinas y las líneas que existían, en otras palabras, cómo estaba armada la red de correos en Antioquia. A partir de este punto y específicamente en el siguiente capítulo, este trabajo se ocupará de presentar lo atinente a su funcionalidad.

Con esto no se quiere señalar que la caracterización que se ha mostrado, pueda ser separada de la funcionalidad que se busca presentar; por el contrario, no es posible la una sin la otra. Por lo tanto, es importante insistir, que la separación entre estructura y función es sólo un artificio argumental para dar cuenta de la reconstrucción del sistema de los correos en Antioquia que esta tesis ha logrado, que, como todo organismo (para mantener la metáfora organicista que se ha usado),

---

<sup>135</sup> “Decreto 1509 del 20 de diciembre sobre tarifas postales”, en *Repertorio Oficial*, Órgano del Gobierno del Departamento, República de Colombia, departamento de Antioquia, Medellín, martes 12 de marzo de 1907, época II, Año IX, Número 1219, p. 7789-7782.

es en la correlación de estos elementos que se constituye como sistema y donde adquiere sentido la red que logró edificar en el período 1859 y 1919.

Ahora bien, como se ha venido señalando, todo lo concerniente al buen servicio de los correos del Estado: la administración de las estafetas (productos y gastos), las líneas y los empleados (nombramientos y pagos), y como veremos adelante, la formación y reforma de itinerarios, así como la operación de la conducción, tránsito y vigilancia de los conductores, estaba centralizado en la Administración General de correos.

### **1. Circulación y tránsito**

En el análisis de la documentación estudiada, dos elementos que se entrelazan entre sí, aportan información clave para continuar en la reconstrucción y comprensión de la estructura y función de un medio de comunicación como lo fue el Correo. De un lado, el manejo del tiempo, entendido en su sentido material y cultural como la precisión en el uso del calendario y del horario. De otro, el manejo en las estafetas de la correspondencia y encomiendas, siempre a puerta cerrada y completamente prohibida la presencia de personal extraño, exceptuando los casos en que por alguna novedad era preciso invitar a la autoridad o a particulares que atestiguaran el hecho. Como se podrá apreciar, fueron actividades fuertemente protocolizadas.

Fechas y horas son en este trabajo el indicio de la frecuencia, regularidad e irregularidad del uso y la muestra indeleble de la capacidad de síntesis que aquella sociedad logró con esa abstracción que es el tiempo.<sup>136</sup> Los tiempos establecidos variaban de acuerdo a la clase de correo y tipo de envío que se realizara, pero siempre fueron estrictamente regulados (reglamentados) y controlados (fiscalizados). Los tiempos de una, dos, tres y cinco horas fueron medidas estrictas que no cedían, salvo una situación inesperada que fuera debidamente justificada y comprobada:

---

<sup>136</sup> ELIAS Norbert, *Sobre el tiempo*, Fondo de Cultura Económica, México, 1989.

[...] la correspondencia particular se admitirá hasta una hora antes de la designada para la partida del correo. La correspondencia oficial y certificada hasta dos horas antes de la partida del correo, los impresos hasta tres horas antes de la partida del correo los impresos hasta tres horas antes y los autos civiles y criminales hasta cinco horas antes de la designada para la partida de correos.<sup>137</sup>

Para la información de los usuarios, en la puerta de todas las oficinas de correos se fijaba un aviso en donde se especificaba los días y horas de llegada y despacho de los correos. También se informaba de los puntos por donde debía pasar el Correo y las horas en que se admitía la correspondencia, impresos y encomiendas en la oficina respectiva. Como se podrá ver con los itinerarios trabajados en esta tesis, en la conducción de los correos fue fundamental el cumplimiento (un deber en sí mismo); así, un jefe de oficina que descuidaba el cumplimiento de ese deber, podía ser sancionado con una multa, que era impuesta por el respectivo empleado competente. En este sentido, el señor administrador daba cumplimiento a todas las prevenciones, y en el caso de no ser así, se le asignaba una multa de diez pesos por cada vez que se infringiere las normas.<sup>138</sup>

A diferencia de las oficinas que estaban ubicadas en las poblaciones periféricas a los departamentos, en las administraciones departamentales y en las municipales podía admitirse la correspondencia e impresos hasta una hora antes de la partida del correo. Pero cuando se trataba de correspondencia oficial libre de porte, que tuviera carácter urgente, los secretarios de Estado podían dar orden a la administración de correos para que la correspondencia de las mismas secretarías fuera admitida hasta media hora antes de aquella en que partía el correo. Así mismo los administradores de correos que permitían el curso de cartas o encomiendas sin las estampillas que representaban el valor del porte que se cobró, era responsable de una multa equivalente al cuádruplo del valor de las estampillas dejadas de anular. De igual manera, el empleado de correos que recibía en su oficina cartas o libramientos sin las correspondientes estampillas que justificaban la legalidad de lo que circulaba,

---

<sup>137</sup> *Decreto de 23 de febrero de 1874., Op.Cit., p. 582.*

<sup>138</sup> "Circular Número 51 sobre Correos, Administración General de Correos del Estado", en: *Boletín Oficial*, Órgano del Gobierno, Estado Soberano de Antioquia, Medellín, lunes 30 de diciembre de 1872, Año IX, Número 557, p. 410.

debía de proceder de forma inmediata la multa al empleado (toda vez que fuera subordinado) que había permitido el giro de la correspondencia. En el caso contrario debía dar aviso a la persona superior del empleado, para que le fuera impuesta la multa respectiva.

En los casos en que en una oficina postal, no se disponía de las estampillas necesarias para adherir a la correspondencia que estaba próxima a girar por el territorio, fue un deber del empleado de la oficina, expresar la anomalía en la factura con que se despachaba la correspondencia al momento de ponerse en circulación.<sup>139</sup>

De otro lado el administrador de la estafeta, exigía el recibo de la correspondencia oficial en donde debía constar el número de pliegos, el nombre del empleado a quien se dirigía la correspondencia, la procedencia y el contenido, toda vez que estuviere expresado en la cubierta de la correspondencia que giraba. Como se puede ver, en las oficinas postales se realizaba toda una serie de procedimientos para el recibo y el despacho de las cartas y las encomiendas. Toda esta serie de disposiciones y medidas insinúa la legalidad, el cuidado y la responsabilidad de los empleados de las oficinas de correos dispuestas en el territorio.

Ahora bien, en lo que al tránsito por el territorio corresponde, es importante mencionar que el recibo y apertura de los Correos se llevaba a cabo por el jefe de la respectiva estafeta, sin embargo, antes de la apertura de la valija de la correspondencia y encomiendas, se realizaba un registro y revisión detallado con el fin de observar el buen estado o las novedades o violaciones sustanciales de los Correos. Para este procedimiento, cuando era necesario se solicitaba a la autoridad de policía o judicial que presenciara el acto y testificara el estado en que había llegado la correspondencia y las encomiendas a la oficina postal.

---

<sup>139</sup> “Decreto adicional a los Correos”, en *Boletín Oficial*, Órgano del Gobierno, Estado Soberano de Antioquia, Medellín, lunes 30 de diciembre de 1872, Año IX, Número 557, p. 410.

Las cartas atrasadas que se quedaban en las administraciones, se custodiaban permanentemente en la oficina en paquetes cerrados e indizados. En las cubiertas se anotaba el año y la persona a la que pertenecían. Al final de cada año económico, el Administrador General de Correos, a través del informe anual que los administradores departamentales debían presentar, solicitaba una lista de estas personas con el fin de hacer público el hecho; en el caso de Antioquia, mandaba publicar dicha lista en el *Boletín Oficial*.

Este protocolo era posible gracias a que toda transacción debía quedar claramente registrada y con copia como ya se mencionó. Cuando se recibía en alguna Administración de correos una encomienda para remitir a otro destino, se debía dar al interesado un libramiento contra la oficina a donde se dirigía, al tiempo que se anexaban estampillas con el valor de los portes que por ella se había exigido, que eran las que en últimas permitía verificar el pago del respectivo porte. En este libramiento, que era una orden de pago dada por escrito para que el tesorero o administrador encargado de una estafeta hiciera entrega de dinero o un género a una persona determinada, estaba expresado con la mayor claridad el valor o peso de la encomienda y las demás circunstancias necesarias para evitar los intercambios. Las encomiendas se entregaban a la persona que estaba expresada en el libramiento o a la que legítimamente estaba autorizada para recibirlo.<sup>140</sup>

Cuando se perdía la orden de pago del envío de las encomiendas (libramiento), la entrega sólo se podía realizar a la persona a quien estaba dirigida o a un representante legítimo, toda vez que se determinaba bajo juramento la pérdida. Para que la encomienda fuera entregada al representante, era necesario realizar una diligencia en la que firmaran el interesado más dos testigos de la pérdida y posterior recibo de la encomienda. Así mismo, cuando no se le entregaba el libramiento a una persona, la entrega solo podía verificarse y realizarse mediante un documento y fianza de satisfacción de la respectiva entrega. Este procedimiento permitía que las

---

<sup>140</sup> "Decreto de 23 de febrero de 1874", *Op. Cit.*, p. 579.

encomiendas no pasaran por muchas manos, entre las cuales, alguna inescrupulosamente, abriera, alterara o extraviara el contenido.

En los casos en que se desconfiaba de la identidad de la persona a quien iba dirigida la encomienda, dinero u otro género, debía comprobarse mediante dos testigos y juramento la identidad de la persona indicada en el libramiento. En el caso de las encomiendas oficiales, solamente podían ser entregadas al empleado a quien iban dirigidas, o en su defecto, a la persona que endosaba el libramiento. El libramiento era un documento oficial que hacía las veces de letra o título valor que contenía una orden por la cual una persona, llamada librador, encargaba a otra, llamada girado, el pago de una suma de dinero o entrega de un efecto a otra persona llamada beneficiario.

Entre el administrador y el destinatario debía existir un conocimiento y distinción previa para la entrega de la encomienda y de esta manera evitar los juramentos y demás instancias procesales donde se buscaba la verdadera identidad del destinatario de la encomienda. Por ello, cuando el individuo a quien iba dirigida una encomienda, no recibía el libramiento, que debía ser entregado por el administrador de la oficina, la entrega de la encomienda podía verificarse bajo un juramento expresado. En este sentido, el control de la circulación de las encomiendas en el siglo XIX estuvo amparado sobre bases diplomáticas y legales que delimitaban y disminuían la mala operatividad del servicio de correos.

Como se puede ver, para la entrega y recibo de la correspondencia y de las encomiendas, se tenía una serie de protocolos, todos ellos legislados y reglamentados, orientados a la seguridad y cualificación del servicio, que se traducía en confianza a la población usuaria, que como se verá adelante, se manifestaba abiertamente respecto de la calidad del servicio. Entregar la encomienda en la estafeta establecida, hacer los respectivos conteos, revisar el sellamiento, dirigirla con el conductor de correos apropiado y establecer testigos que observaran las diligencias, eran parte de esa oficialidad. Además, cuando un correo llegaba a una

estafeta sin conocer su destino real, dicha estafeta debía de verificar el lugar de llegada y remitirlo a la población indicada, cotejando el número de estampillas con el valor del porte del correo.

## 2. Acarreo y conductores

Al abordar el asunto del acarreo y los conductores de correos, no se puede dejar de mencionar el elemento físico-geográfico,<sup>141</sup> pues jugó un papel central en la circulación. En muy buena medida, la eficiencia del Ramo, siempre estuvo ligado o más bien determinada por las condiciones que el medio posibilitaba. Es clave, pues todo lo que movió el Ramo postal entre 1859 y 1919, límites temporales de esta tesis, fue realizado por correistas de a pie o a lomo de mula que transitaron por un territorio agreste por difíciles caminos de herradura y en embarcaciones de muchas características que navegaban por ríos sometidos a las variaciones climáticas. Las condiciones físicas del territorio de Antioquia y de algunas zonas de Colombia, permiten hablar de un país y un Estado Soberano con una alta población ubicada en lo rural pues luego de las guerras de Independencia la población colombiana no superaba los dos millones de habitantes, mientras que los núcleos poblados se concentraban en los altiplanos andinos, los valles de los ríos Cauca y Magdalena y algunas llanuras del Caribe.<sup>142</sup>

De igual manera Marco Palacio y Frank Zafford en el texto “*Colombia: país fragmentado, sociedad dividida, su historia*” indican que a mediados del siglo XIX Colombia era un país sin ciudades grandes, pero con un gran número de pueblos

---

<sup>141</sup> En el caso del Estado de Antioquia dos grandes cadenas de montañas del enorme sistema andino, con sus ramificaciones y apéndices, recorren en la dirección general de sur a norte el territorio del Estado de Antioquia, haciéndolo por lo tanto muy quebrado. Estas dos cadenas de montañas son una parte de la cordillera occidental, y otra de la central de los andes, nacidas en la célebre trifurcación de Pasto, cerca del Almaguer, al sur de Popayán de las cuales dos forman la extensa hoyía del Cauca. La cadena oriental tiene en su curso la gran mesa de Bogotá, para terminar después en la sierra nevada de Santa Marta y en parte del territorio de Venezuela: esta última no está conexas con Antioquia. Ver: URIBE ANGEL Manuel., *Geografía general del Estado de Antioquia en Colombia*, edición crítica de Roberto Luis Jaramillo, Ediciones Autores antioqueños, volumen 11, 1985, p. 19.

<sup>142</sup> Ver: “siglo XIX”  
<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/geografia/geo102.htm> Versión electrónica, página consultada el 16 de octubre de 2011.

medianos y pequeños. En 1851, una sola ciudad, Bogotá tenía más de 30 mil habitantes. Había 30 municipios que tenían entre 8000 y 15000 habitantes, casi 150 que tenían entre 4000 y 8000, otros 230 que estaban entre los 2000 y los 4000, y más de 300 con menos de 300 habitantes. De igual manera estos autores indican que:

Dadas a topografía y la distribución de los habitantes, solo un proyecto, la mejora de la navegación en el río Magdalena, fue considerado en el interés inmediato de la mayoría de las regiones. La construcción de caminos y más tarde de ferrocarriles, desde los altiplanos hasta el Magdalena dio pie, sin embargo, a un sinnúmero de conflictos entre regiones y localidades porque cualquiera que establecía comunicaciones más eficientes, podría dominar comercialmente a las demás<sup>143</sup>.

En el caso de Antioquia, escenario de desarrollo de esta tesis, la construcción de los caminos fue un asunto relevante para el Estado Soberano, pues los gobernantes a través de la prensa señalan la necesidad de la construcción de una red más amplia de caminos en el territorio.

Penetrado de esta verdad y deseoso de aliviar en este sentido a todas las clases del Estado, el Gobierno se esforzó desde su instalación, en conservar, mejorar y aumentar nuestros medios de transporte, con la mira de darles toda la viabilidad apetecible, ya reformando los métodos conocidos para su construcción, ya ensayando sistemas nuevos, ora dictando las disposiciones que se creían las más útiles y provechosas, ora removiendo los inconvenientes que se opusieron al logro del fin buscado. En una palabra, las vías de comunicación han sido uno de los ramos administrativos a que el gobierno ha consagrado más solicitud y preferente atención.<sup>144</sup>

La composición y apertura de nuevos caminos, además de que mejoraba la comunicabilidad desde diferentes esferas en Antioquia, fue ante todo una necesidad ante un territorio montañoso y quebrado como Antioquia. Así mismo estas condiciones geográficas del territorio, incidieron en la dispersión de la población, ya que gran parte de las habitantes se encontraban en el siglo XIX en las zonas rurales, sin desconocer que en las ciudades, villas, y circuitos también hubo aglomeraciones de personas que habitaban estos centros urbanos. Un buen ejemplo de esa fragmentación poblacional se observa a través de la siguiente tabla que resume el

<sup>143</sup> PALACIO Marcos y Frank ZAFFORD, *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida, su historia*, Bogotá, Editorial Norma 2002, pp. 25-26.

<sup>144</sup> A.H.A., "Circular Número 2 sobre caminos", en: *Boletín Oficial*, Órgano del Gobierno, Estado Soberano de Antioquia, Medellín, Número 507, 15 de enero de 1872, p. 9.

censo para el año de 1876 donde se observa el total de habitantes en cada uno de los distritos de las diferentes provincias en las cuales estaba dividido el Estado Soberano (Ver tabla número 12).

Aunque en Medellín hubo un número considerable de habitantes, la población habitaba estaba localizada en otras zonas que en su mayoría eran rurales con pequeños cascos urbanos. A ellas, los correistas; funcionarios del sistema postal, debían acudir para hacer llegar las encomiendas y correspondencias respectivas en 1876. Aparte de Medellín, con 29765 habitantes, Antioquia con 10205, Manizales con 10562 y Sonsón con 11841, (Tabla 12); que fueron centros administrativos importantes, ningún otro distrito o comarca como se le denomina en el censo y en la época, posee un número de habitantes que sea superior a los 10000. Pero independientemente del número de habitantes, el sistema de correo llevaba la comunicación y encomiendas a cada una de estas comarcas.

El personal que se encargaba de las conducciones de las correspondencias y encomiendas a estos lugares, era tenido como idóneo, diríamos hoy, estaba especializado; se trataba en su gran mayoría de arrieros, pero dedicados a esta labor de manera exclusiva. En ese ínterin, la carga era la unidad de peso más convencional, que se utilizaba como referencia para el transporte; estaba formada por dos bultos, que en total pesaban aproximadamente 125 kilogramos; el peso normal que transportaba una mula, el animal de carga más demandado en la época. Esta labor podía ser llevada a cabo por una persona de manera individual o, como lo sugiere Mario Arango, el servicio podía ser prestado:

“[...] a través de empresas de arriería especializadas en la conducción del mismo. El transporte del correo, primero y luego del café, hicieron de la arriería una prospera actividad mercantil. Su papel en la interconexión de Colombia y en el desarrollo de las relaciones comerciales fue fundamental. Las empresas de arriería estaban conformadas por ricos propietarios de recuas de mulas, llamados arrieristas [...]”<sup>145</sup>

---

<sup>145</sup> ARANGO JARAMILLO, M., *Op.Cit.*, p. 124.

Pero igualmente, en este período, estuvieron autorizados para la conducción de correos, los gendarmes, que eran militares tomados igualmente como peones o personas naturales idóneas, quienes a través de un contrato firmado, percibían un salario de la Administración General de los Correos por el servicio prestado. En general, la consigna que publicaba la Administración Postal de la época para la selección de los conductores, señalaba que debían ser hombres robustos, rápidos y honrados.

Como lo enuncia el artículo 2 del decreto 7 de octubre último de 1865 sobre la *instrucción que forma el infrascrito Administrador General de correos del Estado sobre la conducción de los correos*,<sup>146</sup> para la conducción de los correos se realizaban contratas que se celebraban por medio de licitaciones, de las cuales se daba aviso al público con la debida anticipación. Entre las condiciones para la celebración de los contratos, estaba el compromiso de pagar las multas establecidas por los retrasos en la entrega de la correspondencia y encomiendas. Responder por los valores, objetos, valijas, maletas y demás útiles de transporte y armas que se le asignen para la conducción, salvo en los casos fortuitos<sup>147</sup> que debían ser debidamente expresados y comprobados. Así mismo, portar el número suficiente de llaves de las valijas o maletas que eran el mecanismo establecido para mantener la seguridad y privacidad del servicio.

Los contratistas debían contratar el servicio por medio de una fianza personal o hipotecaria que estaba bajo consideración y juicio del Administrador General del Ramo.<sup>148</sup> Al contratista o al conductor de correos le estaba prohibido llevar cartas de

---

<sup>146</sup> “Instrucción que forma el infrascrito Administrador Jeneral de Correos del estado en cumplimiento del deber que le impone el artículo 19 del decreto 7 de octubre último de 1865, Orgánico de los Correos del estado y que somete a la aprobación del Poder Ejecutivo, Medellín enero 3 de 1865” en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia Medellín, 23 de enero de 1865, Año II, numero, 78. p. 38.

<sup>147</sup> Se entiende por caso fortuito, para los efectos de la condición 2 de este artículo, los accidentes de la naturaleza que hagan imposible la marcha de los conductores o de las valijas que conduzcan la correspondencia i las encomiendas; las revoluciones políticas a mano armada, cuando estas impidan el transito; i el asalto de malhechores cuando esta circunstancia detenga efectivamente el paso, en: *Ibíd.*, p. 38.

<sup>148</sup> *Ibíd.*, pp. 38-41.

recomendación particular, pliegos, impresos y paquetes que circularan por fuera de lo que se había despachado en la valija dentro de la administración general del ramo. La incursión en este fraude postal daba la imposición de una multa, o en su defecto, la destitución del cargo. También era una obligación suya conducir los correos y las encomiendas pertenecientes al estado y a los distritos que formaran parte de la Administración General de Correos.

Los conductores, fueran gendarmes, contratistas o peones asalariados, debían recorrer todas las poblaciones señaladas en el itinerario de la línea postal a la cual estuviera adscrito el contrato. La seguridad, el cuidado y la puntualidad eran los aspectos más controlados: en los casos en que los correos sufrieran retrasos por más de 10 horas, en un total de cuatro veces, el Administrador General del Ramo, tenía el poder y la autonomía de cancelar el contrato por ineficiencia del conductor. Igualmente, los retrasos “menores”, eran multados con sumas que oscilaban entre 40 y 80 centavos dependiendo de las horas de retardo.

El conductor era la persona directamente responsable de la pérdida, atraso, robo o daño de la correspondencia o de las encomiendas en tránsito.<sup>149</sup> Además del atraso en la conducción del correo, las multas se aplicaban también cuando el conductor circulaba por itinerarios distintos a los fijados o tomaba travesías y desvíos. En general, el conductor estaba comprometido a mantenerse en la ruta, responsabilizarse de lo dispuesto en las valijas y entregar en perfecto estado lo conducido. Esta reglamentación evitó la libertad de ruta de los conductores, así como minimizar los riesgos del correo con los giros por desechos y otras rutas diferentes a las establecidas. La variación de la ruta por parte de los conductores de los correos solo era posible toda vez que ellos temieran ser asaltados con las valijas que les estaban asignadas.

---

<sup>149</sup>Estas condiciones eran replicadas a nivel municipal y local; en 1872 se establecieron algunas condiciones para la conducción de Correos de las líneas de los distritos de Zaragoza, Nuevacaramanta, Bolívar Yolombó y Antioquia. Ver: “Circular Número 51 de la administración general de Correos, Medellín, 25 de diciembre de 1872”, en: *Boletín Oficial*, Órgano del Gobierno, Estado Soberano de Antioquia, Medellín, Lunes 30 de diciembre de 1872, Año IX, Número 557, p. 410.

Este fenómeno relacionado con la seguridad y la puntualidad, permite pensar que los conductores de correos circulaban por el territorio con rapidez y agilidad evitando esas sanciones pecuniarias. Según se observa en la prensa oficial, desde mediados del siglo XIX está presente una no despreciable cantidad de normas, leyes y decretos que regulaban las formas, estilos, y características de las personas que transportaban el correo por el territorio colombiano y particularmente, en el Estado Soberano de Antioquia. La vigilancia, que se hacía a través de pequeñas requisas y exámenes escrupulosos de todos los objetos que transportaban los conductores, la ejercían los administradores de correos.

El *Administrador General de Correos* fue la autoridad competente para nombrar los conductores de las líneas de primer orden, mientras que los conductores de las líneas de segundo y tercer orden eran nombrados por los *Administradores Departamentales*. Estos administradores tenían el deber de entregar las encomiendas contadas y con una verificación minuciosa del contenido de cada una de ellas. Para que esta operación pudiera tener efecto, no eran admitidas encomiendas en paquetes cerrados. Para el recibo y entrega de las encomiendas se nombraba en cada oficina postal a vecinos honrados que presenciaban como testigos, la entrega, recibo y contenido de las maletas que circulaban en el sistema postal.

Cada vez que se despachaba un correo, se expedía un pasaporte que era entregado al conductor para facilitar su circulación por las diferentes poblaciones del territorio. En dicho pasaporte estaba expresado el día y la hora en que salía el correo de la primera administración y la hora y día en que debía llegar a la estafeta de destino, también estaba expresado el número de paquetes de correspondencia que se había entregado al conductor y una nota sobre su estado. Cuando un administrador anotaba las novedades presentadas con un correo, este empleado debía dar aviso al prefecto del Departamento y a la oficina de correos. La notificación se realizaba con el fin de que se pudiera averiguar la responsabilidad de la anomalía. En cada

administración se dejaba una copia del pasaporte, que estaba firmada por el conductor de correos.

Igualmente, luego de que los conductores entregaban los paquetes de correspondencia que estaban dirigidos a una estafeta, se procedía a realizar la comparación respectiva con las anotaciones del porte para averiguar y confirmar que se había entregado los paquetes en su totalidad y de acuerdo con el estado en que habían salido. A continuación, se abrían los paquetes con las formalidades necesarias para tomar razón de la correspondencia oficial y particular y hacer la comparación con las facturas respectivas; en el caso en que resultaba alguna falta, se tomaba nota de ello. Luego de que se realizaba esta operación, el empleado de la oficina debía distribuir en tres porciones toda la correspondencia e impresos existentes: uno con los correos y paquetes de carácter de oficial, otro con aquellos que estaban rotulados a los individuos que había satisfecho el derecho de certificado, y otro con las encomiendas y correspondencias de las personas particulares.<sup>150</sup>

Los correistas no podían ser detenidos en su marcha con el correo, a no ser por un delito, antecedentes o deudas con la justicia de la época. En los casos donde se presentaba detención o interrupción del viaje debido a otras circunstancias como accidentes o enfermedad, era preciso que el administrador y el contratista buscaran los conductores alternos de confianza más cercanos al lugar de la interrupción, para que continuaran con el viaje. La obligación de los conductores para transportar el correo, solo se invalidaba en los casos en que se demostrara inhabilidad, enfermedad u otra ocupación que le impidiera continuar con el correo hasta el destino final<sup>151</sup>. El pago del nuevo conductor, corría por cuenta del conductor o contratista inicial. Los administradores de las estafetas debían llevar un registro físico claro y conciso de todas esas novedades. Por su parte, todas las valijas, maletas o

---

<sup>150</sup> Ver: "Artículo 98 del Decreto 13 de febrero de 1860 Orgánico de los Correos Nacionales, decreto reformativo del 13 de febrero de 1860, orgánico de los Correos del Estado", en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia, Medellín 11 de junio de 1862, Año I, Número 73, sp.

<sup>151</sup> "Instrucción que forma el Infrascrito Administrador Jeneral de Correos del Estado en cumplimiento del deber que le impone el artículo 19 del decreto 7 de octubre último, Orgánico de los Correos del estado y que somete a la aprobación del Poder Ejecutivo", Ver artículo 14 y 15, *Op. Cit.*, pp.38-41.

útiles de transporte y armas que los conductores llevaran para su defensa debían ser asignadas por el contratista de los correos.

Es importante señalar que la documentación no muestra el otorgamiento de beneficios en términos del pago económico: honorarios, premios, licencias de trabajo o gratificaciones, para los funcionarios o conductores de correos que demostraran honradez, eficiencia y agilidad en la prestación de los diferentes servicios que implicaba todo el sistema de correos en Antioquia. Por el contrario, multas de tipo económico en centavos y pesos, sanciones laborales, destituciones, embargos materiales, juicios penales con detenciones y encarcelamiento, son aspectos que permiten comprender cómo el correo siempre fue el elemento predominante y categórico, por encima de la integridad y seguridad de las personas que lo administraban y conducían por el territorio antioqueño. Dicho de otro modo, la seguridad de lo transportado, es mucho más importante que el material humano que integraba el sistema postal.

La serie de legislaciones que regulan el correo, estudiadas aquí, llevan a pensar que el ramo postal siempre trató de conservar una dinámica, rápida, eficiente y ágil con la comunicación y, al mismo tiempo, buscó cuidar y disminuir los gastos adicionales que se produjeran por motivo de retrasos, pérdidas, robos y demoras para el envío y recibo. Estos gastos adicionales eran parte de las pérdidas del ramo postal, pero también los sufrían los contratistas y demás transportadores de este servicio.

### **3. Tarifas y contabilidad**

Otro de los elementos que estuvo constantemente en las propuestas de regulación y modificación de funcionamiento del Ramo de los correos, fue el de las tarifas; tanto las consideradas para el correo ordinario como para el extraordinario. Por ejemplo, en esos momentos de federalismo y administración independiente, se insistía en la necesidad de procurar que los precios para la circulación de correos en el interior del

Estado fueran iguales a los que cobraba el Gobierno General en sus líneas en el territorio.<sup>152</sup>

Pero igualmente, estaba en la mesa el asunto de los correos, pliegos y encomiendas que debían circular libres de porte. Y es importante señalarlo, pues aunque este grupo de correspondencia podría parecer marginal, realmente correspondía a un no despreciable porcentaje del correo que circulaba por las oficinas. Un conteo aproximado permitiría arriesgar el dato de entre un 60 y un 70% del total de lo que circulaba.<sup>153</sup>

Según la Circular Número 26, de la Administración General de correos del Estado, publicada en el *Boletín Oficial de Medellín*, el 3 de abril de 1865, el valor que debe cobrarse según la ley del 22 de diciembre de 1859 sobre correos era el siguiente: por las cartas que se dirijan de uno a otro lugar del estado:

**TABLA 9**

Peso de Correspondencia	Portes
Sencillas. De 1 a 10 gramos	10 centavos
Dobles. De 11 a 13 gramos	15 centavos
Triples. De 16 a 20 gramos	20 centavos

Por los pliegos de 20 gramos hacia arriba se cobrará a razón de 5 centavos más por cada 10 gramos de exceso i si contuvieren autos será el porte reducido a la mitad en la forma siguiente:

**TABLA 10**

Peso de Correspondencia	Autos
Por 30 gramos 25 centavos	12½ centavos
Por 40 gramos 30 centavos	15 centavos
Por 50 gramos 35 centavos	17 ½ centavos
Por 60 gramos 40 centavos	20 centavos
Por 70 gramos 45 centavos	22 ½ centavos
Por 80 gramos 50 centavos	25 centavos
Por 90 gramos 55 centavos	27 ½ centavos
Por 100 gramos 60 centavos	30 centavos

<sup>152</sup> Ley 233 sobre correos, *Op. Cit.*, p. 298.

<sup>153</sup> Ver: GUTIÉRREZ FLÓREZ. J., *Op. Cit.*

Así mismo, los portes de las encomiendas de particulares que giraban por el servicio de correos del Estado se cobraban de acuerdo a la siguiente base:

Por cada 100 pesos en oro amonedado, quince centavos, si la distancia del punto de donde se dirijen i a aquel al cual van dirigidas, no excediere de cinco miriámetros. Treinta centavos si excediendo la distancia de cinco miriámetros, no pasara de quince. Cuarenta i cinco centavos si fuere mayor de quince miriámetros, no excediendo de cuarenta i cinco, i sesenta centavos si pasando de cuarenta i cinco no fuera mayor de ciento treinta i cinco<sup>154</sup>.

En los casos en que se remitía una encomienda de piedras preciosas, oro o plata en alhajas, debía hacerse avaluar por peritos inteligentes para el efecto de poder cobrar el porte correspondiente. Como en la mayor parte de las oficinas de correos, en los distritos del Estado no existían las pesas oficiales que debían usarse para conocer el peso de las encomiendas, el Poder Ejecutivo ordenó que mientras que se conseguían las necesarias para distribuir a los empleados del Ramo, se formara una tabla de las correspondencias entre las pesas comunes y las que debían usarse oficialmente.<sup>155</sup>

En 1889 el valor que se cobraba por el transporte de encomiendas se expresa en el siguiente cuadro.<sup>156</sup>

**TABLA 11**

<b>VALOR DE PORTES POR ENCOMIENDAS DE PRODUCTOS</b>				
<b>Producto</b>	<b>Oro en monedas y alhajas, plata aurífera y platino por cada 100 pesos</b>	<b>Oro en barras o en polvo por cada 100 pesos</b>	<b>Plata en cualquiera forma, moneda de Nickel, y billetes de bancos particulares cada 100 pesos</b>	<b>Bultos de efecto cada kilogramo</b>
Para el interior del departamento	0.40 centavos	0.20 centavos	0.70 centavos	0.60 centavos
Para los	0.60 centavos	0.30 centavos	1 peso con 10	0.90 centavos

<sup>154</sup> "Circular Numero 26, Administración General de Correos del Estado", en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia, Medellín 3 de abril de 1865, Año II, Número 88, pp. 146-147. El miriámetro es una unidad de longitud que equivale a 10000 metros o 10 kilómetros.

<sup>155</sup> *Ibíd.*

<sup>156</sup> "Porte por encomiendas postales", en *Repertorio Oficial*, Órgano del Gobierno del Departamento, Republica de Colombia departamento de Antioquia, Medellín jueves 17 de octubre de 1889, Año III, Número 324, p. 2000.

VALOR DE PORTES POR ENCOMIENDAS DE PRODUCTOS				
departamentos de Cundinamarca y Tolima			centavos	
Para los de Bolívar, Boyacá, Cauca y Santander	0.70 centavos	0.35 centavos	1 peso con 20 centavos	1 peso
Para los de Magdalena y Panamá	0.80 centavos	0.40 centavos	1 peso con 50 centavos	1 peso con 20 centavos

Como se puede ver en la tabla, en 1889 ya se presentaban tarifas diferenciales de los portes que se debían pagar por algunos productos en el interior del Estado Soberano de Antioquia. Así mismo se observa esa relación a través de las encomiendas con los estados de Cundinamarca, Tolima, Bolívar, Boyacá, Cauca, Santander, Magdalena y Panamá. Esta tabla también indica cómo el oro, las alhajas, la plata, el platino, los billetes de bancos particulares y el níquel fueron productos que no estuvieron libres de porte en el servicio postal de la época.

En respuesta a la dificultad en aplicar una tarifa para los portes, acorde y proporcional al costo de conducción de los correos nacionales, el decreto 1509 del 20 de diciembre de 1906, sobre tarifas postales, propuso uniformar y simplificar, en cuanto fuese posible, la forma de liquidación de los portes. En primer lugar, ratificó que los impresos y los periódicos giraban libres de porte hasta seis meses después de la fecha de publicación, luego de esta, debían pagar como los demás impresos.

Los valores declarados podían circular por el correo de correspondencia por un valor de uno a veinte pesos oro, pagando a razón del cinco por ciento por el derecho del porte. Del mismo modo, no se permitían los envíos de más de veinte pesos de un mismo remitente para un mismo destinatario.<sup>157</sup> También estaban señalados los valores para la correspondencia de servicio urbano, además de que se establecían

<sup>157</sup>“Decreto 1509 del 20 de diciembre de 1906 sobre tarifas postales”, en *Repertorio Oficial*, Órgano del Gobierno del Departamento, República de Colombia, departamento de Antioquia, Medellín martes 12 de marzo de 1907, época II, Año IX, Número 1219, pp. 782-789.

algunas licencias y permisos para el cambio de dirección de una encomienda o correspondencia, el corretaje (remuneración recibida por un intermediario) y la reexpedición de encomiendas que se querían enviar a otro país.

A pesar de los inconvenientes económicos para acceder al servicio de correos, se propuso una clasificación de la correspondencia de la siguiente manera:

**Valor y clasificación del servicio interior de correos**

**Cartas ordinarias.** Dos centavos cada una hasta el peso de 15 gramos y dos centavos por cada quince gramos más o fracción de este peso.

**Tarjetas postales.** Un centavo por cada una sencilla y dos centavos si fuere doble.

**Impresos.** Medio centavo hasta el peso de cincuenta gramos y medio centavo por cada cincuenta gramos más o fracción de este peso

**Papeles de negocios.** Dos centavos hasta el peso de cien gramos y un centavo por cada cien gramos de exceso o fracción.

**Muestras.** Un centavo por cada cien gramos y un centavo más por cada 50 gramos o fracción de excedente.

**Valores declarados.** Pueden circular por el correo de correspondencia por sumas de uno a veinte pesos oro, pagando a razón del cinco por ciento por el derecho del porte. No se admiten envíos de más de veinte pesos de un mismo remitente para un mismo destinatario, por cada correo.

**Encomiendas de Valores.** Dos por ciento del valor en oro si es de billetes nacionales.

Los envíos de oro en barras, oro amonedado, oro en polvo, plata amonedada o en barras, alhajas, joyas o piedras preciosas uno por ciento de su precio.

El níquel en monedas dos por ciento de su valor en oro.

Las especies venales y los documentos de crédito pagaran el dos por ciento de su valor en oro.

En el servicio de encomiendas del interior no podrá haber bultos de más de 50 kilos de peso cada uno, ni podrán despacharse más de cien kilos de un mismo remitente para un mismo destinatario.<sup>158</sup>

Todo este asunto del valor de los portes es un indicador que muestra que si bien el servicio de correo era público en Colombia y particularmente en Antioquia, no todas las personas tenían acceso a este servicio, ya que el valor establecido y otras circunstancias territoriales impedían el acceso. El precio del porte para él envío de correspondencia y encomiendas además de ser un asunto de beneficio económico para el Ramo Postal, también fue un elemento que detuvo el acceso de muchos usuarios en la prestación del servicio de correos. En este sentido, muchas personas preferían enviar sus correspondencias y encomiendas a través de medios no

---

<sup>158</sup> *Ibíd.*

institucionalizados a través de legislaciones como los arrieros, en lugar de utilizar el servicio postal.

De otro lado el movimiento de las estampillas en el siglo XIX en Antioquia, también es un asunto que estuvo altamente legislado, pues se trataba de un medio idóneo para contabilizar y controlar el pago de los portes; para su distribución, estaban erigidos lugares y sitios específicos de depósito y venta. Los portes de correos del Estado, de la correspondencia y de los impresos se recaudaban en las estafetas respectivas por medio de estampillas postales.

El depósito de las estampillas y las cubiertas estaban asignados en la Administración General del Tesoro, y desde allí, se proveía a la Administración General de correos de las que se necesitaban de acuerdo a los presupuestos aprobados por la Secretaría de Hacienda en cada cuatrimestre, para el expendio en todo el Estado Soberano.

La fabricación de las estampillas se hacía a través de contratos entre la Secretaría de Hacienda del gobierno y con personas de reconocida honestidad. Éstas tenían una determinada forma, pues se debían crear con unas dimensiones, dibujos e inscripciones específicas que evitaban la falsificación y el contrabando en el territorio; además de que fueran conmemorativas de algún suceso representativo en el Estado. La venta y expendio de las estampillas estaba a cargo de los administradores de correos, que gozaban de una asignación del 3% de las que vendían siempre que no tuvieran un sueldo fijo.

Correspondía a la Administración General de Correos proveer oportunamente de estampillas suficientes a toda la comunidad y a todas las administraciones departamentales para el consumo propio de cada una de las oficinas postales que estaban dispuestas en el territorio. La Administración General también debía llevar la cuenta, a cada administración departamental y estas a su vez dirigirla a cada una de las oficinas de su dependencia para dar a conocer la cantidad y el valor de esas

estampillas. La falta a estos requerimientos, también ocasionaba una serie de sanciones para los funcionarios.

Cuando en una oficina de correos no había las estampillas necesarias para poner a circular un correo o encomienda, el empleado debía expedir una factura que reseñara el despacho con su correspondiente libramiento. En este caso, la multa por las fallas ocasionadas recaía en aquellos empleados encargados de proveer de estampillas a las oficinas subalternas.<sup>159</sup>

La falsificación de estampillas durante el siglo XIX en el territorio antioqueño y colombiano fue un asunto que se manifestó en muchas ocasiones, en algunos casos, para evitar el pago de los portes para él envió de los correos. Con el tiempo se fueron estableciendo toda una serie de medidas que buscaban controlar y evitar el fraude. La revisión escrupulosa de las estampillas por parte de los administradores de cada estafeta de correos y el cambio constante en el estilo y diseño, fueron algunas de las medidas tomadas por la Administración General de Correos para disminuir la falsificación. A pesar de las medidas tomadas, se presentaron casos que ocasionaban la detención del correo: una de las acciones más preocupantes para la Administración del Ramo. Cuando una carta o encomienda tenían estampillas falsas, no se dirigía al lugar de su destino, sino que por el contrario era puesta a disposición de un juez o autoridad competente para que surtieran los efectos judiciales acerca de la falsificación.

En un envío, el número y valor de las estampillas representaba el valor del porte que se debía pagar para poner a circular una carta, un pliego o una encomienda. Cuando el número de estampillas adheridas a los objetos que se encontraban en los buzones, no era suficiente para cubrir el porte, no se le daba curso a su transporte.<sup>160</sup> Después de la utilización de las estampillas en la correspondencia, era una

---

<sup>159</sup> “Decreto adicional a los Correos”, en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia, Medellín, 23 de agosto de 1872, Año IX, Número, 557, p. 299.

<sup>160</sup> “Resolución Despacho de hacienda sección 1”, en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia, Medellín, marzo 1 de 1869, Año VI Número 32, p. 86.

obligación del servicio postal anularlas con un sello que lo indicaba. Las estampillas cubiertas utilizadas en el pago del porte del correo, quedaban suprimidas y su reutilización para otros pagos, era sancionado con una multa igual al cuádruplo de los derechos defraudados.

Los empleados de correos, estaban en la obligación de examinar escrupulosa y frecuentemente las estampillas que iban adheridas a la correspondencia e impresos para cerciorarse de que no existiera falsificación. Al fin de cada mes, debían comparar el número de correspondencia e impresos desde las facturas y planillas, con el valor de las estampillas expedidas, para descartar u observar las posibles falsificaciones y fraudes. Cuando se sospechaba o se confirmaba la falsificación de las estampillas, era necesario dar aviso de inmediato a la Secretaría de Hacienda para que esta institución oficial ordenara una nueva emisión en la cual se cambiaran la forma, dimensiones, dibujos o los colores. Estas emisiones de estampillas se establecen mediante el artículo 27 de 1860 por el poder ejecutivo donde se establece el uso de la estampilla y se ordena la emisión y venta de ellas. De esta manera entre 1863 y 1885 se realizaron 12 emisiones de estampillas: Antioquia la realizó en 1875 con el retrato de Pedro Justo Berrio. Como lo dice el texto "*comunicaciones y correos en la historia de Colombia y Antioquia*" el Estado que realizó el mayor número de emisiones de estampillas fue el de Antioquia, con trece en total, seguido por Bolívar y Tolima con 12 cada uno.<sup>161</sup>

Es así, que bajo el gobierno de Pedro Justo Berrio como presidente del Estado Soberano de Antioquia 1864-1873, se ordenó por parte de la Administración Postal no recibir en las estafetas correos que no estuviesen certificados y no tuviesen adheridas las respectivas estampillas. La transgresión de esta norma, generaba una serie de sanciones económicas a los funcionarios o administradores involucrados en el fraude:

---

<sup>161</sup> ARANGO JARAMILLO, M., *Op.Cit.*, p.148.

Artículo 2. El administrador de correos que diere curso a cartas o encomiendas sin las estampillas que representen el valor del porte que cobro. Sera responsable de una multa del cuádruplo del valor de las estampillas dejadas de anular.<sup>162</sup>

Según la misma ley, cuando un empleado de una estafeta recibiera en su oficina cartas o libramientos sin las correspondientes estampillas, debía proceder inmediatamente a imponer una multa al empleado que había dado curso a la carta o encomienda. Inclusive, aunque algunos empleados gozaban de lo que se conocía como franquicia postal, que era el derecho a recibir correspondencia de oficio sin pago de porte, no les era permitido que se les enviara correspondencia encomiendas o impresos que estuvieran dirigidos a otras personas.

Cuando estos casos se presentaban, se debía establecer y pagar el porte, y en los casos en que recibían cualquier correo, fue una obligación devolverlos inmediatamente a la oficina de correos, indicando el lugar de donde le fueron remitidos, para que se les liquidara el porte y se exigiera la presencia del interesado para hacer la entrega de lo que se había enviado.<sup>163</sup>

Por su parte, la contabilidad de las administraciones de correos se llevaba de acuerdo con las disposiciones de los diferentes reglamentos expedidos por el Contador General del Estado, quien recibía la aprobación necesaria del Poder Ejecutivo. El rendimiento de las cuentas de correos se realizó durante algún tiempo de forma mensual y luego bimensual. Como comprobantes complementarios, se agregaban las facturas de correspondencia y las planillas de encomiendas recibidas y despachadas en las respectivas administraciones de correos. Igualmente, se presentaban por separado las cuentas de estampillas, correspondencia y encomiendas.

La Administración General de Correos podía incorporar en sus registros contables las cuentas de las administraciones departamentales procediendo de la misma manera

---

<sup>162</sup>“Decreto adicional a los Correos”, en *Boletín Oficial*, Órgano del Gobierno, Estado Soberano de Antioquia, Medellín, 23 de agosto de 1872, Año IX, numero, 557, p. 299.

<sup>163</sup> Resolución Despacho de hacienda sección 1 °, *Op. Cit.*, p 86.

que si se trataba de los recaudos hechos directamente por la Administración Postal. Para la elaboración de las cuentas, los administradores seguían los modelos expedidos por el Administrador General del Ramo. Allí, se legalizaban los gastos a través de una relación expiatoria de ellos,<sup>164</sup> agregando todos los comprobantes, registros y los documentos anexos que formaban el informe final de la cuenta, como los autos a debe que se separaban con el fin de no confundirlos con los existentes del mes anterior. El administrador también realizaba una relación de los correos faltantes y agregaba los informes y el valor total de los correos y demás diligencias que se despachaban y realizaban.

Así mismo, los administradores departamentales estaban encargados del producto de correos de aquellas administraciones que estaban bajo su dependencia para el reporte de las cuentas. Para conocer el valor del ingreso se hacía el conteo de la correspondencia a Debe, de cada mes, es decir de aquella que no pagaban quienes recibían la correspondencia o las encomiendas, sino de quien las enviaba. En las cuentas también se registraba el conteo de los autos, los valores de las encomiendas y de los dineros establecidos para el pago de los conductores de correos.

En los casos en que algún administrador municipal estuviese encargado de realizar el pago del salario de los conductores de correos, lo debía registrar en la partida de egresos de la oficina postal, donde se anotaba toda cantidad de dinero que pagaba la oficina (cada transacción debía contar con el comprobante de pago respectivo). En los meses donde el correo no generaba productos ni ganancias, se emitía una nota al empleado a quien se rendía la cuenta, manifestando que en aquel mes el correo no había sido productivo económicamente.

Los administradores debían llevar además de los libros prescritos por el reglamento de la contabilidad, otros documentos que anexaban en el reporte de las cuentas: el

---

<sup>164</sup> “Decreto reformativo del 17 de octubre de 1864, sobre Correos”, en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia. Medellín 15 de junio de 1866, Año III, Número 161, p. 125.

copiador de partes y de pliegos certificados, el registro de entrada y salida de autos civiles y criminales.

En los meses en que no se recibían autos a debe, productos de encomiendas o de pliegos certificados, era preciso expresarlo en las correspondientes planillas de partida con el valor y el producto que giraba.<sup>165</sup> Para el asunto de las cuentas del producto económico de los correos, los administradores y funcionarios del ramo postal también debían ceñirse a unos modelos y reglamentaciones específicas para el reporte y organización de las cuentas de correos. Las trece cláusulas que se encuentran en el *Boletín Oficial*<sup>166</sup> para la formación y estructura de las cuentas del servicio postal, muestran que el sistema en Antioquia llevó un registro contable de los ingresos y egresos de la operatividad del correo y que era un instrumento clave para la economía del Ramo.

Para 1869, momento en que los informes se presentaban de forma bimensual, en las cuentas se comienza a tener presente algunas variables económicas como: la existencia de la correspondencia *A Debe* de la cuenta anterior, el reporte de la correspondencia franqueada durante el periodo de la cuenta, la información económica y contable de los autos a debe recibidos durante el mismo mes, los valores del derecho de las encomienda, los pliegos, certificados y las sumas recibidas de parte de la autoridad competente para el pago de los conductores de correo en cada recorrido que realizaban en el territorio.

La cuenta de ingresos y egresos metálicos de la Administración General de Correos del Estado en 1872, se llevaba a través de dos sistemas o registros contables conocidos como el registro diario y mayor los cuales eran foliados y rayados para efectos de la cuenta que se debía dar a la Secretaría de Hacienda. En estos libros, se establecían cuentas sobre el tesoro recaudado, la existencia en la caja, el número

---

<sup>165</sup> “De los modelos para la formación de las cuentas de correo o instrucciones para el despacho de los mismos”, en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia, Medellín, 22 de junio de 1868, Año V, Número 282, pp. 196-197.

<sup>166</sup> *Ibíd.*, p 196-197.

y valor de las estampillas vendidas y las que quedaban sin ser vendidas en la oficina. En las cuentas también estaban descritos todos los gastos que realizaba la administración en sueldos eventuales, salario de conductores, y demás nóminas y cuentas que hacían parte del tesoro de la Administración General de correos. La cuenta de anticipaciones, por su parte, representaba aquellos gastos hechos provisoriamente por las administraciones.

De toda la cuenta se deducía el valor de los productos y los gastos que existían en el envío de correos y en el mantenimiento de las oficinas postales. Los documentos anexos, que eran una copia de las operaciones descritas en el diario durante el periodo de la cuenta, con los comprobantes de dichas partidas, se debían presentar debidamente ordenados en legajos.

Finalmente, con todas estas variables se realizaban las cuentas necesarias en cada estafeta reconociendo el valor de la ganancia o pérdida por el servicio. Luego de la revisión en cada estafeta, la Administración General de Correos realizaba las cuentas con los registros de cada una de las estafetas para conocer cómo era el funcionamiento en términos económicos del servicio en los diferentes departamentos y en el Estado Soberano de Antioquia en general.<sup>167</sup> Además presentaba el informe al Gobierno, que lo publicaba anualmente en las memorias de Gobierno.

#### **4. Anomalías e irregularidades**

Como se puede observar de la prestación del servicio postal en el Estado Soberano de Antioquia, no se trataba de una labor improvisada, sino que estaba completamente reglamentada. Contaba con un instrumento legislativo que se ocupaba de la eficacia, de la ganancia económica que debía percibir la administración postal y de la seguridad en la circulación de los correos. Todas las anomalías y novedades eran tenidas en cuenta, anotadas y reportadas por los funcionarios designados en cada estafeta a la Administración Postal que la regulaba.

---

<sup>167</sup> “De las administraciones de Correos”, en *Boletín Oficial*, Órgano del Gobierno, Estado Soberano de Antioquia, Medellín, lunes 8 de julio de 1872, Año, IX, Numero, 532, pp. 221-225.

Aun ante la presencia de casos fortuitos, o más puntualmente, de sucesos notorios, escandalosos, delictivos y dañinos para el servicio, llevados a cabo por los propios funcionarios o por personas ajenas al sistema como tal, es posible reconocer un sistema con alta funcionalidad y con una estructura que conectaba muy buena parte del territorio antioqueño. Una mirada a las sanciones y normas creadas para evitarlas, permite completar el panorama. Asaltos a los correos en los caminos de la provincia por parte de “malhechores”, robos de mercancías por parte de los correítas “deshonestos”, atrasos en la fecha de llegada y salida de los itinerarios, ilegalidad y clandestinidad, son algunas de las anormalidades de un sistema postal que al parecer era seguro y confiable.

Ahora bien, esas actividades que fueron calificadas como fraudulentas e irregulares, además de permitir contrastar la documentación que muestra un sistema en funcionamiento, son el registro que permite un acercamiento a las representaciones que en la época se hizo de la forma de operar del ramo, ya que el sistema de correos era el medio de comunicación más popular, el registro de las manifestaciones de disfuncionalidad se puede rastrear a través de fuentes escritas como la prensa, las que ya se han venido señalando. En ella y a través de ella, las gentes, por lo menos las letradas, (funcionarios, empelados y algunos usuarios) que se piensa eran quienes más usaban el servicio de los correos, tenían la oportunidad de manifestar su conformidad o inconformidad con dicho funcionamiento, pero igualmente se enteraban de sus reformas, cambios en los itinerarios, nuevos estatutos, apertura de nuevas rutas, en una palabra, todo lo relativo al movimiento del Ramo.

Uno de los fenómenos fraudulentos que se presentó en la época, fue la subcontratación del transporte del correo, entre peones independientes, conductores y contratistas de la conducción. En 1869 en Antioquia, se presenta una de las denuncias, contra un ‘correista’ que contrató a un ‘peón natural’ para que dirigiera un correo de un punto del territorio a otro. El Administrador General de Correos del

Estado, Juan de Dios Mejía emitió una nota acerca del fraude en la renta del servicio postal:

Tengo noticias ciertas de que algunos correitas para eludir la prohibición establecida en el artículo 34 del decreto de 28 de mayo de 1868 orgánico del servicio de correos del Estado, contratan un peón para que conduzca en los objetos que se comprometen a trasladar de un punto a otro del Estado. De aquí resulta indudablemente que las rentas de correos no producen sino muy poca cosa, y el mencionado decreto no autoriza a los empleados del ramo, para que impidan tal procedimiento. Es pues, con el objeto de que se establezca una regla general, fijando la línea de conducta para tal evento, que dirijo a usted la presente nota que termino suscribiéndome de usted.<sup>168</sup>

Sobre esta nota emitida por el Administrador de Correos, también se emitió una resolución que buscaba impedir que se defraudara la renta del Ramo, corrigiendo esta actividad. En este sentido, el Poder Ejecutivo como órgano supremo en la legislación de los correos, en el Artículo 34 del decreto 28 de mayo de 1868 orgánico del servicio de correos prohibió a los conductores subcontratar con otras personas la conducción, así fueran pagados por ellos o no.

Otra de las irregularidades que se presentaba y que estaba en relación directa con los mismos empleados de la Administración de Correos, consistía en despachar correos, valores, pliegos o encomiendas sin llenar las condiciones prescritas por la ley. Según el informe del señor Administrador de Correos de Medellín<sup>169</sup>, en 1872, algunas administraciones, estaban despachando encomiendas sin cumplir con las condiciones prescritas por la ley de postal, y específicamente el Decreto Orgánico del 28 de mayo de 1868 sobre la materia, ocasionando pérdida de unas encomiendas y el extravío de otras.

En la búsqueda de que se corrigieran esas faltas perjudiciales para el Ramo Postal, el Administrador de Correos de Medellín, dictaminó cumplir con la normatividad establecida; es decir, que no se debía despachar las encomiendas sin la

---

<sup>168</sup> “Nota del Administrador de Correos sobre fraude a la renta, Medellín 2 de marzo de 1869”, en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia Medellín, Sábado 11 de diciembre de 1869, Año VI, Número 369, p. 471.

<sup>169</sup> “Circular Número 51, Administración General de Correos del estado, Medellín 25 de diciembre de 1872”, en *Boletín Oficial*, Órgano del Gobierno, Estado Soberano de Antioquia, Medellín, lunes 30 de diciembre de 1872, Año IX, Número 557, p. 410.

correspondiente planilla, y que debía firmarse por el conductor y un testigo, o por dos testigos en el caso en que algunos de los testigos no supiera firmar. Dichas planillas, debían ser remitidas a su destino en pliego cerrado y sellado. Para dar puntual cumplimiento a estas prevenciones, se estableció una multa de diez pesos a la persona que infringiere alguna de estas prevenciones.<sup>170</sup>

La pérdida de encomiendas, fue un asunto delicado que involucraba a todos los participantes en la conducción, desde el despacho en la estafeta de origen hasta la llegada a la estafeta de tránsito o destino. En Antioquia, a finales del siglo XIX y mediados del XX, se emitieron leyes y se instauraron procesos penales y disciplinarios a las personas que se veían implicadas en estos fraudes. El Administrador Municipal de Correos de Jericó, en 1887, por estar implicado en el caso y verse perjudicado con la responsabilidad que debía asumir, pagando el valor de la encomienda, solicitaba revocar una resolución que dictaban sobre el pago de las encomiendas en caso de pérdida o extravío.

Por estas razones pido a Ud, muy respetuosamente se sirva revocar la resolución de fecha 7 de los corrientes dictada por U; aprobatoria de la sr Administrador, y así también la de este empleado: para lo que debe tener en cuenta: que como cae bajo la sanción del Código Penal el responsable de la perdida de encomiendas; que como no sabe quién es el responsable mientras se perfeccione el sumario que sigue la autoridad para averiguar el hecho y sus responsables; que como el sr Administrador puede tener comprometida su responsabilidad en el asunto; que como corresponde al poder judicial decidir si se ha cometido un delito, quién es el responsable e imponerle la pena, es claro que el sr Administrador no es competente para condenarme al pago de las encomiendas ni tiene absolutamente apoyo alguno legal.<sup>171</sup>

Con relación a este caso, la ley estipulaba que el descuido en las funciones de un administrador de correos, que produjera la pérdida o daño de una encomienda o correspondencia se debía pagar con una multa económica que se le descontaba del sueldo de que gozaba el respectivo administrador que causaba el perjuicio. Todo

---

<sup>170.</sup> *Ibíd.*

<sup>171</sup> "Solicitud del administrador municipal de Correos de Jericó y resolución que sobre ella recayó, Administración Municipal de Correos, Número 26, septiembre 17 de 1887, en *Repertorio Oficial* Órgano del Gobierno del departamento, República de Colombia, Departamento de Antioquia, Medellín, sábado 15 de octubre de 1887, Año II, Número 145, pp. 1165-1166.

caso era estudiado y se buscaba el responsable. En igual condición de fraude se tomaba la división de los paquetes o los impresos.

En la misma dirección de ver la delicadeza del asunto, por las acciones que ocasionaba sobre los implicados, en el año de 1888 se presenta otro caso en el servicio de correos. El Administrador Municipal de Correos de Amalfi dio por recibida del conductor, Hipolito Otálvaro, la suma de \$ 97 a 97 ½ centavos que este conducía para el capataz Daniel Solís, por el correo que llegó a Amalfi el 21 de septiembre de 1887<sup>172</sup>.

Es cierto que el sr administrador referido probó más tarde que en el paquete o cubierta en que iba la suma y que él recibió, sin verificar previamente su contenido, faltaba la suma de \$10 pero como ya no podía procederse contra el conductor del correo, quién estaba resguardado con el cumplimiento que ligeramente puso el sr administrador en el porte, y como no puede aceptarse que el Tesoro Público sufra menoscabo por causa de descuido de un empleado, es justo que el Administrador de Correos de Amalfi sea quien reintegre la suma perdida, pues que su proceder poco arreglado a la ley no permitió averiguar el responsable del hecho<sup>173</sup>.

Este tipo de descuidos de parte de los funcionarios del Ramo Postal, eran cobrados como en este caso, al señor Administrador Municipal de Correos de Amalfi; Martiniano Rojas, a quien se responsabilizó de la pérdida de los 10 pesos en la encomienda que recibió. En este sentido, el cubrimiento de la suma perdida se saldaba tras la deducción del salario del administrador. De este modo, se puede ver el fuerte control sobre el manejo de los valores; pues no se podía perder la más mínima cantidad de dinero que circulase por el Ramo Postal, ya que actuaba en menoscabo del mismo.

Otras de las irregularidades están enunciadas en la circular del Administrador General de Correos del departamento de Antioquia en Medellín el 15 de abril de 1887. En esa normatividad, se menciona que algunas de las faltas en el servicio proviene de la acción de los empleados de los correos subalternos; pues ellos

---

<sup>172</sup> “Resolución dictada por el Administrador General de Correos del Departamento con motivo de la pérdida de una encomienda, diciembre 23 de 1888”, en *Repertorio Oficial* Órgano del Gobierno del departamento, República de Colombia, departamento de Antioquia, Medellín 14 de Enero de 1888, Año, II, Número 167, p. 1344.

<sup>173</sup> *Ibid.*

estaban cumpliendo de forma inadecuada con sus deberes: recibían encomiendas en muy mal estado y no observaban cuáles eran las condiciones en que se introducían estas encomiendas en sus oficinas.

Además, señala que recibían las encomiendas y las reunían en un solo paquete, lo cual generaba confusiones y dificultades ‘perniciosas al Ramo Postal’, pues tal práctica conllevaba a equivocaciones y pérdidas de tiempo en la entrega de la correspondencia o de la encomienda correspondiente<sup>174</sup>. Para ello, se indicaba que se debía dirigir de forma directa los correos y la correspondencia a la persona indicada evitando que se dieran rodeos inútiles y aumento de trabajo en los empleados.

Otro de los inconvenientes estaba dado por el envío de dinero o billetes con el correista sin tener las precauciones necesarias. Esta costumbre tomada por los subalternos, además de que era peligrosa por la pérdida o el robo de dinero, también generaba confusiones, ya que no se esclarecía cuál era el destino preciso de este dinero. Para esto, cada encomienda debía circular empacada perfectamente con el respectivo rótulo que indicara de quién y a quién debía de ser entregada. También se consideraba fraudulento, direccionar correspondencia o encomiendas a través de la recomendación que hicieran los empleados a terceras personas. Este asunto, fue enfrentado con correctivos, pues apuntaba a evadir el pago del porte.

En esta dirección puede verse el caso curioso presentado en el documento: “*Al público: acusación al administrador de correos*”,<sup>175</sup> donde el señor Juan Álvarez, Administrador de Correos de Santa Fe de Antioquia en 1856, es acusado de haberse robado una serie de billetes de manumisión. Pero como en muchas de las acusaciones que se logran registrar, Álvarez prueba que había remitido los billetes al

---

<sup>174</sup> “Circular del Administrador General de Correos del Departamento, abril 15 de 1887”, En: Repertorio Oficial Órgano del Gobierno del Departamento, República de Colombia, departamento de Antioquia, Medellín 15 de Abril de 1887, Año 1, Número 98, pp. 785-786.

<sup>175</sup> “Al público, acusación al administrador de correos”, Periódico Hojas Sueltas, en adelante HS, 4, doc. 1, folio 1, 1854.

Administrador General de Correos, y que por lo tanto, los cargos que se le imputaban eran falsos. Es por ello, que en esta tesis se insinúa que los casos de irregularidad y anomalía en el servicio, son quizá una prueba más, precisamente por lo fortuito de ellos, de la regularidad del servicio.

Una anomalía muy particular, se daba cuando se presentaban naufragios de las embarcaciones que transportaban el correo. En ese caso, el Administrador realizaba los gastos necesarios para poder sacar las embarcaciones y los respectivos intereses del correo que pudieran salvarse. El mismo deber tenían las autoridades políticas cuando el robo, naufragio o daño que sufrieran los correos, sucedía en un lugar donde no había oficina de correos; en este caso, los conductores debían dar aviso inmediato a la primera autoridad política del lugar de la novedad que había ocurrido.

Según la legislación decimonónica, se observa cómo la defensa y cuidado del correo estaba por encima de la integridad humana de quien transportaba el correo; en este sentido, los escoltas y conductores debían defender los correos con valentía y hasta los últimos momentos. La prestación de este servicio público bajo las consignas de eficiencia y seguridad, conllevó a la necesidad de crear escoltas de correos como un mecanismo para brindar seguridad y cuidado a lo que se transportaba por el territorio entre una oficina postal y otra. Por ello, en los casos en que se sospechaba en el camino de que el correo estaba en peligro y podía ser asaltado, fue necesario que los conductores solicitaran el acompañamiento de escoltas quienes estaba en la obligación de acompañarlo de forma constante en el viaje establecido en el itinerario.

Como se ha venido mostrando con la descripción y el análisis de temáticas como la institución, los tipos de correos, la conducción y las tarifas, el correo fue toda una institución gubernamental pública ampliamente legislada y controlada, no sólo en Antioquia, sino en todo el país. Pero más allá de esa reglamentación que nos muestra también parte de su forma de operar, gracias a los aportes de la fuente, es posible reconocer la trama de conexiones existente entre las estafetas, los límites a

los que arribaba esa red, la Antioquia que se configuraba territorialmente, y hasta una jerarquía de localidades. Y es precisamente el siguiente capítulo, a través del cual se busca completar este entramado, gracias a la reconstrucción de otro de los registros conservados de los embates del tiempo, y que fue fundamental para esta tesis: los itinerarios.

### **CAPÍTULO III. LOS ITINERARIOS DE CORREOS EN ANTIOQUIA**

Tal como está planteado en los objetivos propuestos para esta tesis, a partir del análisis de las huellas detectadas en las fuentes recopiladas, se ha logrado inferir algunas características de este medio de comunicación, servicio público por excelencia, que generalmente fue prestado por particulares. La funcionalidad a la que se ha aludido, conduce a pensar en el papel que jugó en el mantenimiento y transformación de la vida cultural, social, comercial e institucional de las poblaciones, así como en la expansión del tejido social a las diferentes regiones.

Con los itinerarios, objeto de este capítulo, se busca, no sólo reconstruir la red o estructura espacial con la que operaba o inferir su conectividad, sino también arriesgar o abrir nuevas hipótesis a investigaciones futuras sobre el tipo de territorio que estaba involucrado, sobre sus límites y fronteras, sobre el papel económico, político, social y demográfico de las localidades comprometidas, sobre el tejido social preexistente, sobre la gente que se comunicaba y que hacía que se comunicara, sobre el medio o la estructura físico espacial y ambiental que lo obstaculizaba y posibilitaba, por señalar algunas de las más evidentes.

De igual manera, este capítulo acerca de los itinerarios del servicio postal en Antioquia, publicados en la prensa del siglo XIX y parte del XX, es un aspecto clave para esta tesis, toda vez que deja observar y analizar diferentes tópicos de la cobertura y operatividad de este servicio en el territorio. A través de ellos, es posible conocer la variedad de estafetas dispuestas en él y la dinámica comunicativa que existía entre las diferentes oficinas. Así mismo, a través de las frecuencias, fechas y lugares a donde llegaba el correo en la época de estudio, se puede describir el nivel de cobertura existente. Este nivel de cobertura se analiza y presenta desde un levantamiento cartográfico, que además de las características aludidas, insinúa cómo se expande más allá de sus fronteras político administrativas.

Ahora bien, antes de entrar en la descripción de los itinerarios de correos que funcionaban en el territorio antioqueño, es preciso hacer una aproximación a la comunicación en red que experimenta el servicio de correos, ya que su estructura y función a través de las estafetas, las rutas, los caminos y la misma prestación del servicio se inscribe en malla o red de correos en el territorio que es posible reconstruir y representar.

## **A. EL CORREO Y LA COMUNICACIÓN EN RED**

De esta manera, siguiendo el planteamiento de Pierre Musso en su texto: *Génesis y crítica de la noción de red*,<sup>176</sup> quien luego de un seguimiento a la noción en el pasado, plantea que una red está definida de múltiples maneras: se trata por ejemplo del nexo de un elemento con un todo, el nexo entre diversos estados de un todo o el nexo de una estructura de un todo con el funcionamiento de un otro. En este orden de ideas y de acuerdo con la reconstrucción cartográfica que aquí se presenta, el correo en Antioquia entre 1859 y 1919, puede ser leído como una red con características tanto intra-regionales (dentro de, en el interior) como inter-regionales (entre, en medio, entre varios). Es decir, como sistema de comunicación que comunica a las diversas localidades al interior de Antioquia, el centro y la periferia, el campo y la ciudad, como a Antioquia misma con el resto de estados, provincias o departamentos del país (según la política de distribución y administración territorial dada en la ley). Esa estructura en red, se visualiza gracias a la interconexión entre las diferentes estafetas que es posibilitada por el funcionamiento de las diferentes líneas postales, tal como se infiere de la reconstrucción de la institución que se ha presentado y que se corrobora a través del comportamiento de los itinerarios reconstruidos en esta tesis.

Ahora bien, para ver esa malla o red que se entreteje es preciso mostrar el siguiente mapa en donde se presenta la reconstrucción de la red de correos y caminos a partir de lo señalado en la prensa de la época. Se trata de una síntesis de la información

---

<sup>176</sup> MUSSO P., *Op. Cit.*

aportada por los itinerarios confrontada por la información de la red de caminos aportados por los mapas consultados para esta tesis. Así mismo, hay que indicar que en la red que se reconstruye en este mapa sería importante y necesario agregar las trochas y senderos que se abrieron y transitaron, por ejemplo con las contiendas políticas del periodo, pero esta labor debería ser una acción para un trabajo posterior.

**MAPA 3**

En este mapa se observa el entramado que forma la red postal y la red caminera en Antioquia durante la segunda mitad del siglo XIX. Como se puede ver, la extensión de los caminos era superior a la de los correos, en este sentido, es preciso decir que el Ramo Postal se valió de estos para la circulación de la información. El sistema de correos tenía en los caminos una posibilidad para abrir nuevos itinerarios que se dirigieran a nuevas poblaciones, siempre y cuando hubiera la necesidad de establecer comunicación con ellas.<sup>177</sup>

Ahora bien, al observar el mapa siguiendo la premisa propuesta por Musso, de que, “[...] gracias a la red, todo es nexo, transición y pasaje hasta confundir los niveles que la red une [...]”,<sup>178</sup> puede afirmarse que el tipo de interconexión entre las poblaciones que se dio con el correo en Antioquia, permeó de muy buena manera la vida no sólo de las ciudades centrales, sino de las poblaciones rurales, en las que como afirma la historiografía, se concentraba la mayor parte de la población en aquellos tiempos. Esta conectividad rural, que ha sido sugerida de forma indirecta por alguna historiografía sobre Antioquia y amerita una investigación propia, es la que propiciaba en muy buena medida, el servicio de correos.

Ese nexo que se dio entre las diferentes oficinas (poblaciones) es perceptible a través de los itinerarios publicados en la prensa de la época, en los cuales se observa también, de una parte, la organización administrativa y técnica del servicio postal puesta en juego a través de las líneas de correos y las diferentes administraciones establecidas; de otra, la bidireccionalidad o reciprocidad en el movimiento de la información entre las estafetas: el itinerario se presenta tanto para la ida como para el retorno; por ello, las líneas dibujadas deben considerarse como dobles, y por lo tanto, el flujo también.

---

<sup>177</sup> Una fuente de información bastante significativa con respecto a la malla vial de Antioquia a finales del siglo XIX, puede verse en el trabajo de la historiadora María Elena Saldarriaga P., quien reconstruye las trochas y caminos, oficiales y no, vigentes cuando aconteció la Guerra de los Supremos en 1842. Ver: SALDARRIAGA PELAEZ María Elena, La guerra civil de los supremos: Demografía y Territorio, Tesis de Maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín. 2000.

<sup>178</sup> MUSSO P., *Op Cit.*, 17.

Esa reciprocidad producida por la operatividad de la red postal, no es otra cosa que el incremento de las interrelaciones sociales en un territorio como el antioqueño, que para el siglo XIX y los principios del siglo XX, y muy a pesar de ello, tenía una infraestructura de vías de comunicación y transporte “precaria” respecto de las instaladas en otros países, que hicieran más rápido, eficiente y cercanas las poblaciones para él envío de mercancías y de información. Pero además de ser recíproca, la relación también era dependiente, es decir con jerarquía, con unas estafetas más centrales que otras.

Si se observa en un dibujo o en un mapa la distribución del sistema de correos en Antioquia (ver mapa 3 y 4) salta a la vista la representación de un tejido o malla vial encrucijada, que como señala Musso, está compuesta de “[...] un conjunto de líneas y de interconexiones, de caminos y de cimas, cada línea conduciendo a varios nudos o intersecciones y recíprocamente un nudo reuniendo varias líneas o caminos [...]”.<sup>179</sup> En el caso del sistema de los correos, las cimas se pueden entender como aquellas poblaciones estratégicas de donde partían los correos de primer y segundo orden; los nudos, serían las demás estafetas dispuestas en el territorio para la llegada y salida de encomiendas y correspondencias; (correos de tercer orden); las líneas por su parte, corresponden a las rutas que se confunden con el recorrido realizado por los conductores en el territorio durante años transportando información, paquetes y valores entre cada una de las estafetas.

Ahora bien, las interconexiones y el encuentro de una pluralidad de líneas y de caminos con respecto a un nudo, en el sistema de correos no son otra cosa que la encrucijada de las líneas entre ellas, sin cimas que impliquen alguna regla de distribución. La llegada o partida de varios correos desde una estafeta, como es el caso de la ubicada en la capital Medellín, insinúa lo que Musso define como un nudo reuniendo varias líneas y caminos. Este dibujo y recreación del entramado del sistema de los correos visto como una malla vial, unido a los elementos de

---

<sup>179</sup> *Ibíd.*, p. 2.

regulación, vigilancia y control en cada estafeta, que ya se han venido mostrando, y las implicaciones técnicas asociadas a la comunicación en red, permiten inferir, de forma inmediata, la estructura de comunicación en el territorio antioqueño para este período.

Del mismo modo, otro elemento que hace pensar en la comunicación en red, está sugerido por Bertrand Gille en su texto *introducción a la historia de las técnicas*, cuando señala que todas las técnicas son en diferentes grados dependientes unas de otras, y que entre ellas ha de haber necesariamente una cierta coherencia.<sup>180</sup> En Antioquia y con el Correo en particular, se observa un servicio (medio de comunicación) operando a través de otros medios de comunicación como las vías terrestres, los ferrocarriles y los ríos y de algunos medios de transporte como los cargueros de a pie, los semovientes, las locomotoras, y las embarcaciones de todo tipo.

En este orden de ideas, se puede señalar que el sistema de correos en Antioquia descrito aquí, se ha logrado reconstruir gracias a la convergencia de por lo menos tres elementos de significación: las técnicas, las redes y las representaciones sociales. El primero, hace referencia a las técnicas financieras y administrativas aplicadas para el funcionamiento económico y operativo del Ramo; el segundo, alude a la manera como se estructura el Ramo; el tercero, menos tratado en esta tesis, dado que se debió privilegiar un sector de la información encontrada en los archivos, hace alusión al carácter simbólico que se tejó entre la población usuaria y no usuaria del servicio de los correos en Antioquia. Sin embargo, la comunicabilidad se puede inferir de ese entramado.

Así, la coherencia y cumplimiento de lo estipulado en las legislaciones y los contratos, fueron las estructuras bases para el funcionamiento y la operatividad del servicio de correos. Entre esas legislaciones y normativas, los itinerarios son un

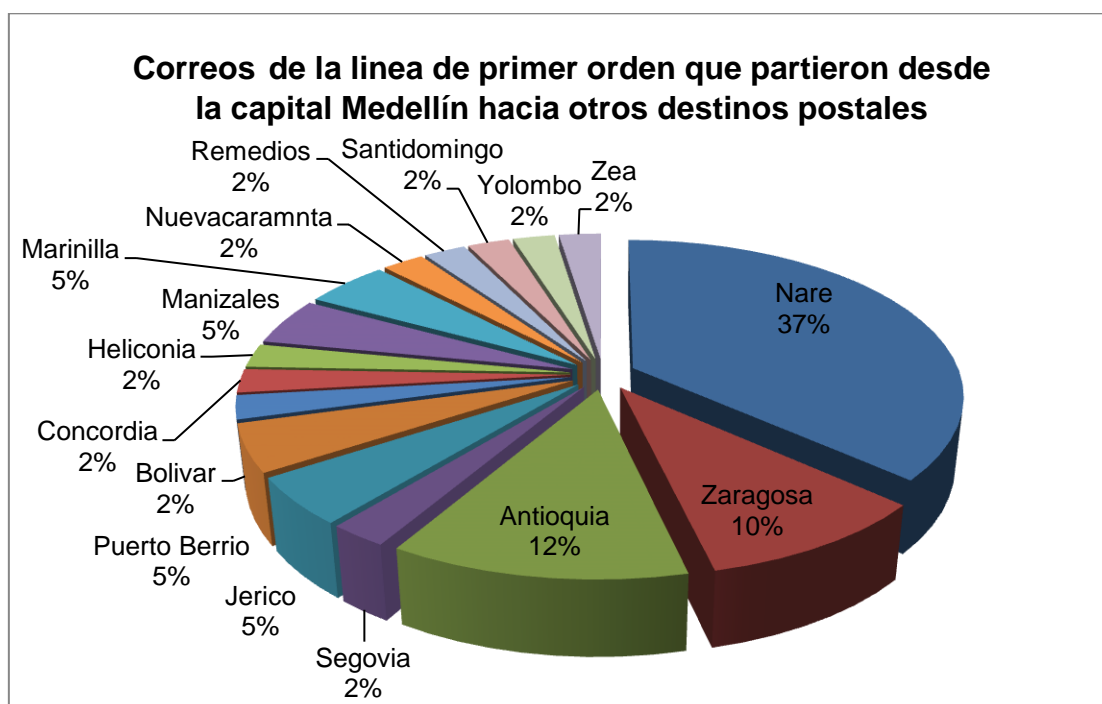
---

<sup>180</sup> GILLE B., *Op.Cit.*, p. 51.

elemento central, pues a través de ellos se hace público, a través de una norma, el recorrido y los horarios. Pero igualmente su flujo, la frecuencia en el uso de los recorridos, la jerarquía regional; que puede constarse además, con los siguientes gráficos obtenidas por el análisis de algunos de los datos de la base de datos montada en ArcGis (sistema de Información Geográfica), la cual se logró construir con base en los itinerarios publicados en la prensa y transcritos para esta tesis.

El gráfico número 1, muestra la frecuencia de los correos de primer orden que partieron de Medellín hacia las capitales de los diferentes departamentos del Estado: Santa Rosa, Rionegro, Marinilla, Antioquia y Jericó, entre otros. Al observar esas frecuencias es posible inferir una jerarquía de localidades, en la que Nare tiene una fuerte preponderancia. El fenómeno coincide con la vía de mayor flujo en el Estado en el periodo estudiado, tal como se señaló en los antecedentes.

**Gráfico 1**

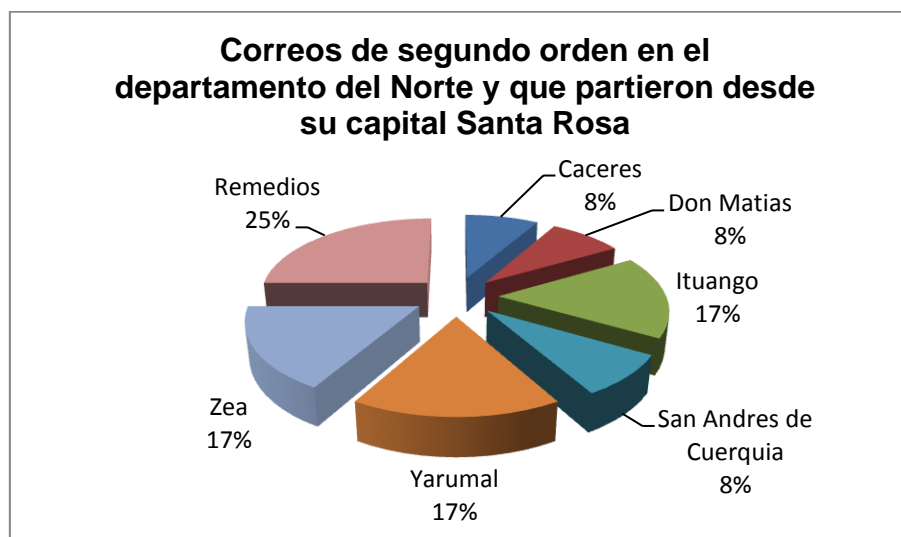


En este gráfico, así como en todas los demas, los porcentajes expresados dan cuenta de la frecuencia de uso.

En esta se observa que los itinerarios que van a Nare, Antioquia, Zaragoza, Manizales, Jerico y Puerto Berrio, son correos con alta frecuencia de uso, con relacion a las demas poblaciones. Los correos a Nare y Puerto Berrio fueron importantes, ya que se enlazaban a la linea del Atlatico que daba salida al mar. Manizales , Antioquia y Jerico fueron igualmente importantes por ser capitales de loos departamentos en los que estaba distribuido el Estado Soberano de Antioquia antes de 1886 y finalmente Zaragoza como poblacion minera del nordeste antioqueño.

Así como el gráfico numero 1 presenta los correos de primer orden, que partren de Medellín, en los siguientes gráficos, se expresan todos los itinerarios o correos de segundo orden que partieron de las capitales de departamento hacia sus diferentes localidades. Y si bien en el primero es posible reconocer una jerarquía donde Medellín es una gran centralidad y Nare, Antioquia, Zaragoza, Manizales, Jerico y Puerto Berrio, comparten un segundo orden, en estos gráficos se puede ver una jerarquía similar pero en lo subregional.

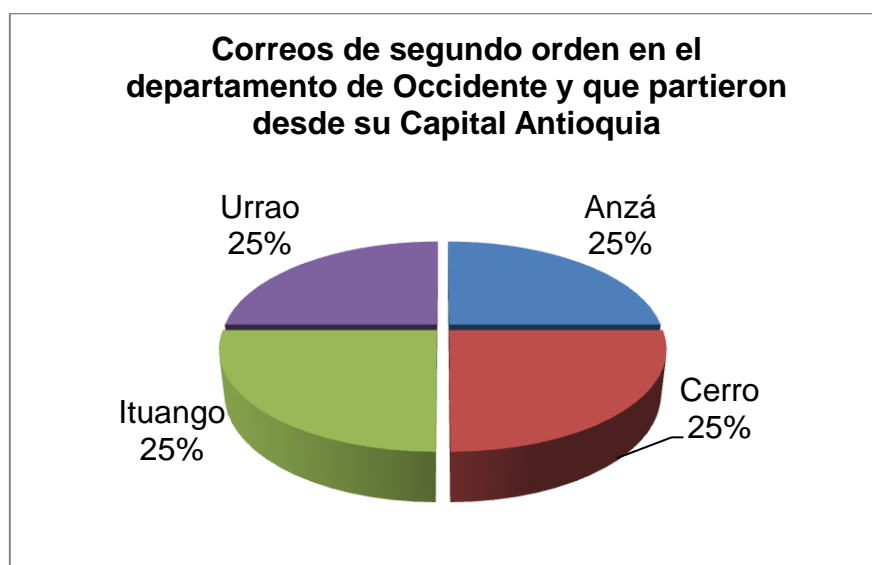
**Gráfico 2**



En este gráfico se observa que los correos que iban a Remedios, Yarumal, Zea e Ituango son de los más registrados, conocidos y usados en el sistema postal. Así mismo las otras tres poblaciones permiten inferir un frecuencia de uso menor en todos los itinerrios que salian de Santa Rosa, capital del *Departamento del Norte*.

De igual manera, Santa Fe de Antioquia, reconocido para el época solo como Antioquia, tambien fue escenario en donde estuvieron instauradas estafetas postales y desde donde se despachaban correos de segundo orden hasta otras poblaciones como se observa en el gráfico 3.

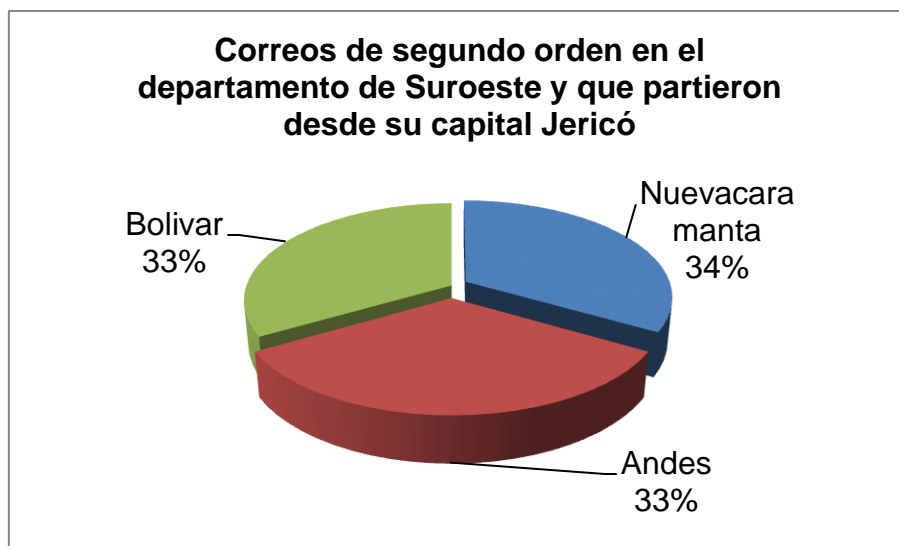
**Gráfico 3**



En los correos de segundo orden en el *Departamento de Occidente* los caules partían desde la estafeta ubicada en Antioquia, hay un nivel 25% de frecuencia de uso de los correos que comunicaban la capital de este departamento con Urrao, Anzá, Ituango y El Cerro.

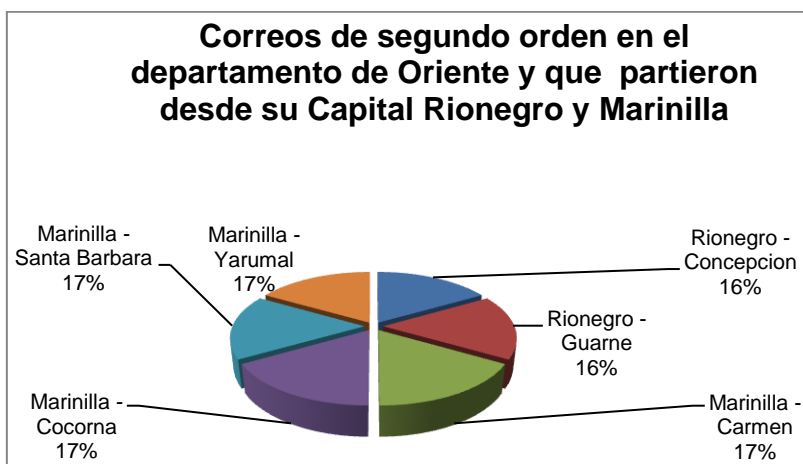
El distrito de Jericó como capital del *Departamento del Suroeste* del territorio antioqueño antes de 1886, tambien fue una poblacion para el despacho de correos de segundo orden hacia otros lugares. Según se observa en el gráfico 4, en él, hubo una equilibrada frecuencia de uso del sistema postal.

Gráfico 4



En el *Departamento de Oriente* con su capital Rionegro y la población cercana de Marinilla, también fueron centros desde donde se emitieron correos de segundo orden hacia otras poblaciones. El porcentaje de itinerarios de correos reportados en la prensa se registra en el siguiente gráfico.

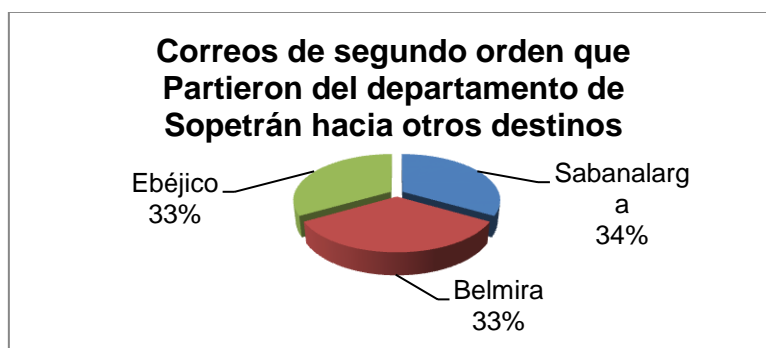
Gráfico 5



Como se puede ver, en los dos correos que partieron de Rionegro hay una equilibrada frecuencia en los envíos, así mismo los 4 correos que partían de Marinilla también expresan un equilibrio e igualdad en su frecuencia de uso.

De la misma manera, en el *Departamento de Sopetrán* antes de 1886, cuya capital era el poblado que lleva su mismo nombre, también tuvo funcionamiento algunos correos de segundo orden que establecían la comunicación en este Departamento y que se pueden inferir del gráfico 6.

**Gráfico 6**



En este Departamento, donde según el registro de la prensa operaban 3 correos, también presenta una equivalencia en la frecuencia de uso de aquellas líneas de correos que partían desde esta capital hasta Ebéjico, Sabanalarga y Belmira.

Todas las oficinas postales instauradas en el territorio (ver mapa 1), tenían el deber de hacer cumplir las reglamentaciones de la operatividad técnica y hacer cumplir el flujo a través de los itinerarios en donde se estipulaban las horas, las fechas y los lugares por donde debía girar el conductor que transportaba los correos. Las gentes del territorio antioqueño, esencialmente los usuarios estuvieron atentos con los diferentes giros del correo pues esperaban la llegada de las cartas, los informes, el dinero y demás objetos que eran la prueba de las relaciones interpersonales, institucionales o entre instituciones y personas. En este sentido, el sistema de correos y su adaptación espacio - temporal, también fue un mecanismo de control y concepción del tiempo para las personas de la época. Habría que indagar, lo cual es

motivo de otra investigación, cuál fue el impacto de sistema de correos en la sociedad, entendiéndolo por ello, la manera en que transformó y cambió el estilo de vida y la dinámica cotidiana de las personas.

Como se ha venido señalando, el servicio de correos estaba instaurado y regulado mediante un estricto aparato legislativo y normativo. Parte de esta organización se aplicó a través de los itinerarios, que eran precisamente el lugar donde se fijaba la forma y frecuencia de la circulación, es decir, las estafetas, las carreras, las líneas y giros por donde debían circular los conductores. Las estafetas, el tipo de línea, el año, los días, las fechas de salida y entrada tanto en la ida como en el regreso, la hora y el tipo de correo, son los elementos informativos que ofrecen los itinerarios, gracias a los cuales se ha logrado tener una aproximación al funcionamiento y operatividad del sistema postal en Antioquia en el fragmento temporal que esta tesis analiza.

Ahora bien, los itinerarios están asociados de forma directa a los grupos poblacionales, a la manera como se distribuyen en el territorio; por lo tanto, como se evidencia en ellos y en las normatividades que los regulaban, el sistema buscó establecer la comunicación para los usuarios de las respectivas provincias donde estaba instaurado el servicio. La reconstrucción cartográfica de esa distribución (mapa 4 y 5) conduce a una distribución político-administrativa que coincide con la que estaba vigente en el periodo estudiado y se reafirma con los datos expresados en las tortas.

Antioquia como Estado se encontraba para 1876 dividida en seis provincias, cada una de ellas encargada de la administración de un número particular de distritos o comarcas que a su vez actuaban como centros de distribución para otros centros rurales de menor jerarquía poblacional. Esta distribución administrativa y fiscal,

tomada de la *Estadística de Colombia* de 1876<sup>181</sup>, puede apreciarse en la siguiente tabla:

**TABLA 12**

DEPARTAMENTOS	DISTRITOS COMARCAS	POBLACIÓN CENSO 1870
Centro	Amagá	6048
Centro	Andes	5392
Centro	Barbosa (Antioquia)	4896
Centro	Bolívar (Jericó)	2225
Centro	Caldas (Antioquia)	2737
Centro	Concordia (Antioquia)	5392
Centro	Copacabana	4331
Centro	Envigado (Medellín)	5735
Centro	Estrella	3314
Centro	Fredonia	7540
Centro	Girardota	4453
Centro	Heliconia	4774
Centro	Itagüí	5772
Centro	Jericó (Antioquia)	8191
Centro	Medellín	29765
Centro	Nuevacaramanta	1797
Centro	San Pedro (Antioquia)	4788
Centro	Santo Domingo (Antioquia)	4984
Centro	Támesis	2003
Centro	Titiribí	8236
Centro	Valparaíso	1418
Centro	Yolombó	1124
Norte	Amalfi	6817
Norte	Angostura	4814
Norte	Anorí	4124
Norte	Cáceres	
Norte	Campamento	2921
Norte	Carolina (Antioquia)	4667
Norte	Don Matías	3404
Norte	Entreríos	1925
Norte	Higuerón (Carolina)	1505

<sup>181</sup> Oficina de Estadística Nacional, *Estadística de Colombia. Parte Primera: territorio, divisiones gubernativas i renovación de los poderes públicos*, Bogotá, Imprenta de Medardo Rivas, 1876.

DEPARTAMENTOS	DISTRITOS COMARCAS	POBLACIÓN CENSO 1870
Norte	Ituango	
Norte	Remedios (Antioquia)	4660
Norte	San Andrés (Antioquia)	2357
Norte	Santa Rosa de Osos	8130
Norte	Yarumal	8639
Norte	Zaragoza (Antioquia)	2664
Norte	Zea	2108
Occidente	Antioquia	10205
Occidente	Anzá	3537
Occidente	Buriticá	2313
Occidente	Cañasgordas	2409
Occidente	Frontino	3142
Occidente	Giraldo	1323
Occidente	Ituango	1826
Occidente	Urao	3947
Oriente	Canoas (Aldea)	408
Oriente	Cármén de Viboral	3839
Oriente	Ceja (Antioquia)	5.538
Oriente	Cocorná (Aldea)	2.004
Oriente	Concepción (Antioquia)	2.715
Oriente	Guarne	5.193
Oriente	Guatapé	1.523
Oriente	Marinilla	5.518
Oriente	Nare	427
Oriente	Peñol (Antioquia)	4.129
Oriente	Retiro (Antioquia)	5.722
Oriente	Rionegro (Antioquia)	9155
Oriente	San Carlos (Antioquia)	1.451
Oriente	San Rafael	
Oriente	San Vicente (Antioquia)	5.751
Oriente	Santa Bárbara (Antioquia)	5.042
Oriente	Santuario (Antioquia)	3443
Oriente	Vahos	3.747
Sopetrán	Belmira	1525
Sopetrán	Ebéjico	4057
Sopetrán	Liborina	2300
Sopetrán	Sabanalarga (Antioquia)	1864
Sopetrán	San Jerónimo	3741

DEPARTAMENTOS	DISTRITOS COMARCAS	POBLACIÓN CENSO 1870
Sopetrán	Sopetrán	9818
Sopetrán	Sucre	2098
Sur	Abejorral	7814
Sur	Aguadas	8837
Sur	ArAnzázu	4887
Sur	Filadelfia	
Sur	Manizales	10562
Sur	Neira	5884
Sur	Pácora (Antioquia)	4997
Sur	Pensilvania	
Sur	Salamina (Caldas)	7792
Sur	Sonsón	11841

En correspondencia con esta distribución y la información de los itinerarios que están descritos en la prensa de la época, es posible hablar de una cobertura del sistema postal superior al 95% con relación a las poblaciones dispuestas en la tabla, ya que por cada una de ellas pasaron, se emitieron o estuvieron instauradas oficina postales. En este sentido, el correo tuvo funcionamiento en cada uno de los departamentos y de las ciudades, distritos, comarcas o poblaciones que los componían.

Los itinerarios que iban a cada una de estos departamentos, que circulaban con una frecuencia diaria, quincenal y mensual; así como la existencia de líneas de flujo principal que atendían localidades de primer orden (ciudades y provincias) y secundaria o transversales para portar correspondencias y encomiendas a distritos y comarcas, hacen parte de la evidencia de esa cobertura de los correos. Esta evidencia permite reconocer y confirmar muchos de los análisis que los investigadores del período han realizado con respecto a la actividad productiva, comercial y social del momento, para el caso antioqueño.<sup>182</sup>

<sup>182</sup> Decadencia comercial, caída de las exportaciones legales de oro, escasez de moneda de circulación, declive en la producción minera... Ver: ORTIZ MESA Luis Javier, "Antioquia bajo el federalismo", *Op.Cit.*

## **B. COBERTURA DEL SERVICIO POSTAL EN ANTIOQUIA**

Desde el momento de su instauración, el servicio postal tuvo como prioridad la ampliación de la cobertura, aunque no debe olvidarse que en la búsqueda de su mayor eficiencia, en muchas ocasiones recurrió al cierre de oficinas, sobre todo, en los casos en que la demanda no se correspondía con la inversión o cuando otra línea podía atender de forma más eficiente un determinado itinerario. Generalmente, el Presidente del Estado Soberano de Antioquia establecía los itinerarios, y el Administrador General del Ramo los conformaba, procurando que se enlazaran convenientemente con los nacionales.

Antes de pasar al tratamiento del funcionamiento del correo a través de los itinerarios y líneas establecidas en Antioquia, es necesario aclarar algunos aspectos concernientes a lo que son los itinerarios, la ruta, las estafetas y la clasificación de las líneas establecidas por el Ramo Postal.

En primer lugar, el itinerario es aquel registro en donde se emite y se evidencia la circulación de un correo en el territorio. Estos itinerarios o evidencias informativas de lo institucional de los correos, están conformados por las ciudades, villas o poblaciones de salida y llegada, las estafetas intermedias de circulación, el año, la fecha, el día y la hora de circulación de un correo entre una población y otra. Así mismo, el itinerario también está conformado por la ruta, toda vez que en él se expresan los lugares y sitios por donde debía de circular el correo. Pero la ruta en realidad está dada por el tránsito constante y la frecuencia con la cual los correítas conducían los correos entre una estafeta postal y otra. Dicho de otro modo, la ruta alude a la constancia y frecuencia con la cual se hace un recorrido en la conducción de un correo. Así mismo, la ruta también está conformada por los caminos, entendidos como huella material. La circulación de los correos se daba por esos caminos principales señalados por la Administración de Correos del Estado.

De otro lado, el asunto de las líneas de correos tuvieron una clasificación que se puede contrastar en las ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones ordinarias de 1896<sup>183</sup> Allí señala que las líneas de correos de primer orden, son aquellas que partiendo de la capital del departamento terminen en las cabeceras de provincias o de circuitos judicial. Las líneas de segundo orden, son las que parten de una cabecera o de distrito judicial y terminan en uno de los distritos o provincias del circuito. Las líneas de tercer orden, por su parte, son las que unen entre sí distritos que no son cabecera de provincia o de circuito judicial y las que unen las cabeceras de los municipios con las de sus fracciones.

Por su parte la transversal del Atlántico era aquella que giraba entre Medellín y Nare, y que en esta última población se enlazaba con el correo de orden nacional que giraba desde Bogotá hacia Barranquilla y los pueblos de la costa Atlántica colombiana.

Las líneas Nacionales, fueron aquellas que comunicaban la ciudad de Santa Fe de Bogotá con las diferentes ciudades y algunas poblaciones en el país. En este sentido, las líneas Nacionales se dirigían desde Bogotá hacia el norte, sur, oriente y occidente y nordeste de Colombia.

La distribución de las líneas de correos en el territorio se expresa en el siguiente mapa. En él se describe la red de correos en el Estado Soberano de Antioquia entre 1863 y 1885, (posteriormente lo que sería el Departamento de Antioquia). En él es posible apreciar la cobertura territorial de la red. Una atención muy expandida a todos los frentes productivos y de colonización. Con una frecuencia que se puede inferir de dos vías por lo menos: La frecuencia de aparición en la prensa de líneas de correos de primer y segundo orden, expresados en los gráficos de la 1, 2, 3, 4, 5 y 6 a través de algunos de los departamentos y sus capitales. La otra vía, es la forma misma del itinerario, que señala y obliga una regularidad y la constante del

---

<sup>183</sup> *Ordenanzas expedidas por la asamblea departamental de Antioquia en sus secciones ordinarias de 1896*, Medellín, impresiones del departamento, 1896, p 16.

movimiento. Horas y días hablan del detalle de la acción, de la importancia de su precisión, de su necesidad, de su cumplimiento, en una palabra, de su funcionalidad.

**MAPA 4**

### **C. CONFIGURACIÓN TERRITORIAL DEL DEPARTAMENTO**

Esta configuración departamental está basada en la división político administrativa de Antioquia que para el periodo que comprende entre 1863 y 1885, y se dividía en los departamentos de Nordeste, Norte, Centro, Oriente, Sopetrán, Occidente, Suroeste, Cauca y Sur. Esta división se puede observar en el siguiente mapa.

## Departamento del Norte

El departamento del Norte estaba conformado por Amalfi, Angostura, Anorí, Cáceres, Campamento, Carolina, Don Matías, Entrerríos, Higuierón, (Carolina), Remedios, San Andrés, Santa Rosa de Osos, Yarumal, Zaragoza, Zea. En él, Santa Rosa cumplía el papel de capital o centralidad; siguiendo los planteamientos de Musso, se trataría de una *cima* o nudo, del cual parten un conjunto de rutas de correos, siete en total: a Zea, Ituango, Cáceres, Yarumal, Don Matías, San Andrés y Remedios.

Según Gabriel Poveda Ramos en su artículo “*Breve Historia de la minería*” los departamentos del Norte, Nordeste y Occidente fueron dinámicos en la minería en la segunda mitad del siglo XIX, poblaciones como Remedios, Zaragoza, Nechí, Anorí, Segovia y Frontino figuran como centros mineros importantes en el territorio Antioqueño. Ese auge minero se reporta entre 1886 y 1894, como producto de la tecnificación y utilización de nuevas herramientas y equipos propiciada por compañías mineras francesas que trajeron dragas, pisones, libras de peso, dinamita y molinos californianos para el trabajo en las minas de veta y aluvión de estas poblaciones. De esta manera y según él, durante el último cuarto del siglo XIX, la minería antioqueña adquirió un carácter de gran industria permanente y estable.<sup>184</sup> Debido a la actividad minera de estas poblaciones, es posible inferir que el sistema de correos mantuvo un constante funcionamiento en la prestación del servicio a cada una de estas poblaciones, pues al ser centros mineros importantes, la comunicación en ellos no debía de faltar.

En sus itinerarios, estas rutas pasaban por los demás sitios del departamento, en los que igualmente se encontraban localizadas estafetas. Estos correos fueron de segundo orden, pero también se reportan otros como el de Carolina–Higuierón, con característica de tercer orden. Ahora bien, por este departamento de Norte pasaban muchos correos que se dirigían desde la estafeta de Medellín u otras en el

---

<sup>184</sup> POVEDA RAMOS Gabriel, Breve historia de la minería, en MELO Jorge Orlando, *Historia de Antioquia*, 1° edición, Bogotá, Suramericana de Seguros, Editorial Folio Ltda., 1988, pp. 217 -218.

departamento del Centro, hacia el nordeste del Estado Soberano. En esta medida, observando los itinerarios que se cruzan, el departamento del Norte es bastante dinámico en el servicio de correos. Más allá de la línea de primer orden que lo comunica con Medellín, es posible reconstruir los siguientes itinerarios.

mapa

### **Línea de correo segundo orden entre Santa Rosa y Zea**

El itinerario postal entre las estafetas de Santa Rosa y Zea, pasaba por las oficinas postales intermedias de Angostura, Campamento, Anorí y Cruces. Para la ida, el conductor iniciaba el recorrido con partida de Santa Rosa los días 1 y 13 de cada mes a las 6 de la mañana y llegaba a Zea los días 3 y 17 de cada mes a las 6 de la tarde.

Para el regreso, la conducción se llevaba a cabo en sentido inverso, de Zea hacia Santa Rosa, con inicio los días 4 y 18 de cada mes a las 6 de la mañana y llegada a Santa Rosa los días 6 y 20 de cada mes a las 6 de la tarde.<sup>185</sup> Este correo tenía un tiempo de recorrido, que oscilaba de 6 a 7 días de tránsito a pie tanto para la ida como para el regreso, toda vez que no se presentaran circunstancias de anomalía que interrumpieran el buen tránsito de la conducción del correo.

### **Línea de correo segundo orden entre Santa Rosa e Ituango**

Así mismo, en el departamento del Norte funcionaba el itinerario que circulaba entre las poblaciones de Santa Rosa e Ituango, el cual contaba con una oficina postal intermedia ubicada en San Andrés de Cuerquia. Este correo giraba dos veces en el mes y salía los días 1 y 13 de cada mes a las 5 de la mañana de Santa Rosa y llegaba a Ituango los días 6 a las 6 de la tarde. Para el regreso, se partía desde Ituango los días 3 y 19 a las 5 de la mañana, llegando de nuevo a Santa Rosa los días 4 y 18 a las 5 de la tarde.<sup>186</sup>

### **Línea de correo segundo orden entre Santa Rosa y Cáceres**

El Itinerario establecido por la Administración Postal entre la población de Santa Rosa y Cáceres, tenía una oficina postal intermedia ubicada en la población de Yarumal. Contrario al que circulaba entre Santa Rosa e Ituango, este itinerario se despachaba un solo día, pues salía los primero de cada mes a las 5 de la mañana y

<sup>185</sup> “Línea de Correos de segundo orden en el departamento del Norte, línea de Santa Rosa a Zea”. en *Boletín Oficial*, Medellín 16 de diciembre de 1864, Año 1, Número 72, p. 578.

<sup>186</sup> *Ibíd.*

llegaba a Cáceres los días seis a las 6 de la tarde. Para el regreso, partía de esta última población los días siete de cada mes a las 8 de la mañana y llegaba nuevamente a Santa Rosa los días 12 a las 6 de la tarde.<sup>187</sup> Como se puede ver, este itinerario partía de una población ubicada en el departamento del Norte y tenía su punto de llegada en el mismo departamento en donde estaba ubicada la población de Cáceres. En este sentido, esta línea, al igual que otras, generaron una comunicación al interior del departamento.

### **Línea de correo segundo orden entre Santa Rosa y Yarumal**

El itinerario establecido entre las poblaciones de Santa Rosa y Yarumal, que demandaba 10 horas para su recorrido, iniciaba en Santa Rosa los días jueves a las 6 de la mañana y finalizaba en la estafeta postal de Yarumal el mismo día a las 5 de la tarde. Para el regreso, el correista partía de esta última estafeta los días viernes a las 6 de la mañana y llegaba a Santa Rosa a las 5 de la tarde. Este correo no contaba con estafetas intermedias, pues el itinerario era directo entre estas dos oficinas.

### **Línea de correo segundo orden entre Santa Rosa y Don Matías**

Este itinerario operaba entre las estafetas de Santa Rosa y Don Matías, con un recorrido que tomaba dos días tanto para la ida como para el regreso. El correo salía de la primera población (Santa Rosa) los días jueves a las 5 de la mañana y llegaba a Don Matías el mismo día a las 5 de la tarde. Para el regreso, se partía de esta última estafeta de Don Matías los viernes a las 5 de la mañana y se llegaba a Santa Rosa el mismo día a las 5 de la tarde. Así como el Itinerario establecido entre Santa Rosa y Yarumal, este correo se realizaba de manera directa, pues no existían oficinas postales intermedias a donde debía entrar el conductor de los correos<sup>188</sup>. De igual manera, la expresión de sus frecuencias no está dada en fechas mensuales, quincenales o semanales, sino que se indican los días en que sale y llega a cada

<sup>187</sup> *Ibíd.*

<sup>188</sup> "Línea de Correos de segundo orden en el departamento del Norte, línea de Santa Rosa a Don Matías" en *Boletín Oficial*, Medellín, 16 de diciembre de 1864, Año 1, Número 72, p.578.

estafeta. Así, La característica de segundo orden está dada por la comunicación que establecía entre una capital o cabecera de departamento como es el caso de Santa Rosa con un circuito como Don Matías.

### **Línea de correo segundo orden entre Santa Rosa y San Andrés de Cuerquia**

Entre la población de Santa Rosa y San Andrés de Cuerquia, la conducción de los correos partía de Santa Rosa los días jueves a las 5 de la mañana y llegaba a San Andrés los viernes a las 10 de la mañana. Para el regreso se despachaba el correo de esta última estafeta los viernes a las 12 del mediodía, finalizando en Santa Rosa los días sábados a las 5 de la tarde<sup>189</sup>.

### **Línea de correo segundo orden entre Santa Rosa y Remedios**

El itinerario entre Santa Rosa y Remedios que tardaba en su recorrido seis días, además de que comprendía casi todos los días de la semana, también contaba con algunas estafetas postales intermedias ubicadas en las poblaciones de Carolina y Amalfi. La frecuencia establecida para este itinerario se visualiza de mejor forma en el siguiente cuadro esquemático que reproduce la manera como eran publicados en la prensa generalmente.<sup>190</sup>

**TABLA 13**

<b>PARA LA IDA</b>			
<b>ESTAFETA</b>	<b>SALIDA</b>	<b>ESTAFETA</b>	<b>ENTRADA</b>
Santa Rosa	Jueves a las 5:00 am	Carolina	Jueves a las 5:00 am
Carolina	Jueves a las 1:00 pm	Amalfi	Viernes a las 5:00 pm
Amalfi	Sábados a las 5:00 am	Remedios	Domingo a las 5.00 pm
<b>PARA EL REGRESO</b>			
<b>ESTAFETA</b>	<b>SALIDA</b>	<b>ESTAFETA</b>	<b>ENTRADA</b>
Remedios	Lunes a las 5:00 am	Amalfi	Martes a las 5:00 pm
Amalfi	Miércoles a las 5:00 am	Carolina	Jueves a las 11:00 am
Carolina	Jueves a las 12:00	Santa Rosa	Jueves a las 5:00 pm
Cuadro que muestra la línea de correos de segundo orden entre Santa Rosa y Remedios			

<sup>189</sup> "Itinerario de la línea de Correos del departamento del Centro, línea de Correos entre Santa Rosa y San Andrés de Cuerquia", *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia, Medellín, 4 de julio de 1868, Año V, Número 284, p 215.

<sup>190</sup> "Itinerario de Santa Rosa a Remedios por disposición del Poder Ejecutivo", en *Boletín Oficial*, martes 14 de septiembre de 1873, Año X, Número 594, p. 299.

Como se puede ver, el correo entre Santa Rosa y Remedios implicaba 8 días de tránsito diurno, sumando la ida y el retorno.

### **Línea de correo de segundo orden entre Anorí y Amalfi**

Este correo entre estas poblaciones del departamento del Norte del Estado Soberano de Antioquia (Departamento de Antioquia a partir de 1886)<sup>191</sup>, tuvieron una comunicación a través del sistema postal, la cual se puede observar en el boletín oficial de 1888. El correo de encomiendas y correspondencias partía de Anorí los días jueves a las 6 de la mañana y llegaba a la estafeta ubicada en Amalfi los jueves a las 6 de la tarde sin pasar por estafetas postales intermedias. Para el regreso el conductor de correos partía de Amalfi los días viernes a las 6 de la mañana y llegaba nuevamente a la estafeta de Anorí el mismo día a las 6 de la tarde. Como se puede ver, el recorrido entre estas dos poblaciones postales fue de dos días tanto en la ida como en el regreso de la conducción de un Correo.

### **Línea de correo de segundo orden entre Carolina e Higerón**

En 1868 también se instauró un correo entre Carolina e Higerón que funcionó sin estafetas intermedias. Este correo tomaba un día en su recorrido de ida y regreso, pues los conductores iniciaban el cumplimiento del itinerario los viernes a las 6 am y se llegaba a Higerón a las 11 de la mañana del mismo día. Para el regreso, circulaba entre las 2 y las 6 de la tarde del viernes que era el momento en que llegaba nuevamente a Carolina<sup>192</sup>.

## **Departamento del Nordeste**

---

<sup>191</sup> La victoriosa alianza entre los conservadores y los independientes se plasmó en 1885-1886 con un proyecto estatal que tuvo como bases la centralización política del país, la descentralización administrativa, la organización de un ejército único y nacional, el mantenimiento del Banco Nacional y del papel moneda y la relación concordataria entre la iglesia y el estado, todos ellos elementos básicos de unificación Nacional. No obstante el proyecto inicial debió someterse a múltiples dificultades, sufrió limitaciones en su desarrollo, gozo de adeptos y de críticos al mismo tiempo, y generó conflictos que dividieron a los grupos que se habían comprometido inicialmente en su implantación, Ver ORTIZ MESA Luis Javier: "Antioquia durante la regeneración", *Op, Cit.*, p. 127.

<sup>192</sup> Líneas de Correos de segundo orden en el departamento del norte, en "*Boletín Oficial*", Medellín, 4 de julio de 1868, Año V, Número 234, p. 217.

El departamento del Nordeste en el cual la capital era el distrito de Amalfi, estaba conformado por otros distritos como Nechí, Remedios, Segovia, San Bartolomé y Zaragoza. Limitaba al Norte con el Estado de Bolívar; al Oriente con una parte del Estado Soberano de Santander, al Occidente con el departamento del Norte y el Centro, y al Sur con los departamentos de Oriente y el Centro.

Como lo plantea el historiador César Augusto Lenis Ballesteros en su artículo “Las otras colonizaciones en Antioquia, el caso del nordeste antioqueño”<sup>193</sup> este territorio se caracterizó por ser aurífero. Copiosas minas de aluvión se encontraban en la mayoría de los ríos y quebradas de esta zona de Antioquia. De igual manera en algunos sectores abundaban las minas de veta. La capital Amalfi contribuyó en la segunda mitad del siglo XIX al aumento de las expectativas de explotación aurífera en el nordeste de Antioquia. De este modo la actividad minera de este departamento, de una u otra forma incidió en la prestación del servicio de correos a estos territorios.

Así, en este departamento funcionaron durante la segunda mitad del siglo XIX varias líneas de correos como la que comunicaba a Medellín con Zaragoza, con Remedios y con la estafeta ubicada en Segovia. Todos estos correos fueron de primer orden, toda vez que partía de la capital Medellín y establecían comunicación con estafetas que eran importantes en este departamento. Más allá de los de primer orden que comunicaban este departamento con Medellín, se pueden rastrear las siguientes líneas de correos.

Los correos establecidos en el departamento del Nordeste se pueden observar en el siguiente mapa que muestra la geomorfología de Antioquia, la distribución político-administrativa del estado soberano de Antioquia entre 1863 y 1885 y la configuración de lo que es actualmente el Departamento de Antioquia. Finalmente en este mapa se representa los que tocaban de cualquier manera (llegada, partida, o paso) los departamentos del Norte y Nordeste.

---

<sup>193</sup> LENIS BALLESTEROS César Augusto, *Las otras colonizaciones en Antioquia, el caso del nordeste antioqueño*, en *Historia y Sociedad*, Número 16, Medellín, Universidad Nacional de Colombia sede Medellín, 2009, p. 26.

mapa

### **Línea de correo de primer orden entre Medellín y Zaragoza**

En el año de 1874, se contaba con algunos correos que comunicaban la gran centralidad de Medellín con poblaciones en el departamento del Norte, como Zaragoza, itinerario en particular que usaba parte del recorrido establecido en el departamento del Norte a través de la vía de Zea. Este correo, descrito en la prensa de la época como de primer orden, partía de Medellín, capital del Estado Soberano de Antioquia, pasando por las oficinas postales ubicadas en las poblaciones de Hatoviejo, San Pedro, Entreríos, Santa Rosa, Angostura, Campamento, Anorí, Zea y Zaragoza. Como se puede ver en el recorrido de este itinerario, los conductores de correos debían cruzar tanto el departamento del Centro con capital Medellín, el del Norte (Santa Rosa) y el del Nordeste (Amafi) para finalmente llegar a Zaragoza que era el destino final de llegada del correo. Su recorrido se realizaba semanalmente comenzando su circulación, de ida los días lunes a las 4 de la tarde y se extendía durante los siguientes 8 días ya que arribaba a Zaragoza los días lunes a las 3 de tarde. Para el regreso, el conductor partía con el correo, los días martes a las 5 de la mañana y entraba nuevamente a Medellín a la semana siguiente los días martes a las 4 de la tarde<sup>194</sup>. Esta línea tenía una particularidad, pues en la prensa de la época está adscrita a lo que es el departamento del Norte, pero cuando se observan sus puntos de inicio y llegada, la comunicación que se da en términos de la división administrativa, funciona entre el departamento del Centro y el departamento de Nordeste.

Ahora bien, por el carácter de correo adscrito a una línea principal, tal y como lo señalaba la normatividad postal, los correos en este itinerario, al igual que los demás establecidos en Antioquia, siempre debían circular entre las seis de la mañana y las seis de la tarde que era la última hora en que debía entrar el correo a una oficina postal. Este procedimiento, fue una medida de seguridad para cuidar el buen estado de los que circulaban por el territorio, además garantizar que las encomiendas o

---

<sup>194</sup> "Itinerario del correo de Medellín a Zaragoza por la vía de Cea", en *Boletín oficial*, Medellín, lunes de 30 de marzo de 1874, Año XI, número, 629, p. 600.

correspondencias transportadas por el respectivos correistas no sufrieran robos, atracos o pérdidas en el tránsito de una administración a otra en las horas de la noche. De este modo el Administrador General de los Correos Nacionales recomendaba:

[...] la puntualidad en las horas señaladas para la entrega de la correspondencia oficial i particular, los impresos del mismo carácter i las encomiendas, por no poderse despachar todo al mismo tiempo i exigirse ciertas formalidades legales para los trabajos por lo cual deben anticiparse unos a otros, la correspondencia e impresos que se reciban después de las horas señaladas se suspenderá su remisión para el correo siguiente, según está dispuesto para que no se contrarié la marcha de los correos nacionales<sup>195</sup>.

Del mismo modo, en 1888 también se registra el funcionamiento de un Correo con característica de primer orden entre las ciudad de Medellín y Zaragoza que pasaba por las estafetas intermedias ubicadas en las poblaciones de Copacabana, Don Matías, Santa Rosa, Angostura, Campamento, Anorí, Zea y Zaragoza. El recorrido para hacer este giro postal constaba de 8 días para la ida, toda vez que se iniciaba el recorrido en Medellín, los días miércoles a las 2 de la tarde y llegaba a Zaragoza al miércoles siguiente a las 4 de la tarde. Para el regreso, el conductor de correos iniciaba su retorno en Zaragoza los días miércoles a las 5 de la tarde y llegaba Medellín los jueves a los 9 días siguientes. Como se puede ver, el correo entre estas dos poblaciones, implicaba que el conductor dispusiera de 16-17 días de transito constante diurno entregando, recibiendo y conduciendo el correo de encomiendas y correspondencias por el territorio Norte del Estado Soberano de Antioquia.

Para observar de una manera más detallada el itinerario, es preciso mostrar el siguiente cuadro esquemático del itinerario que aparece en la prensa.

---

<sup>195</sup> “El Administrador de Correos Nacionales” en *Boletín Oficial*, lunes 30 de marzo de 1874, Año IX, Numero, 629, pp. 82-83.

TABLA 14

PARA LA IDA			
SALIDA		ENTRADA	
ESTAFETA	SALIDA	ESTAFETA	ENTRADA
Medellín	Miércoles a las 2:00 pm	Copacabana	Miércoles a las 6:00 pm
Copacabana	Jueves a las 6:00 am	Don Matías	Jueves a las 12 m
Don Matías	Jueves a las 1:00 pm	Santa Rosa	Viernes a las 9:00 am
Santa Rosa	Viernes a las 10:00 am	Angostura	Sábado a las 8:00 am
Angostura	Sábado a las 9:00 am	Campamento	Sábado a las 1:00 pm
Campamento	Sábado a las 2:00 pm	Anorí	Domingo a las 1:00 pm
Anorí	Domingo a las 2:00 pm	Zea	Lunes a las 3:00 pm
Zea	Lunes a las 4:00 pm	Zaragoza	Miércoles a las 4:00 pm

PARA EL REGRESO			
SALIDA		ENTRADA	
ESTAFETA	SALIDA	ESTAFETA	ENTRADA
Zaragoza	Miércoles a las 5:00 pm	Zea	Viernes a las 4:00 pm
Zea	Viernes a las 5:00 pm	Anorí	Domingo a las 7:00 am
Anorí	Domingo a las 8:00 am	Campamento	Domingo a las 6:00 pm
Campamento	Lunes a las 6:00 am	Angostura	Lunes a las 10:00 am
Angostura	Lunes a las 11:00 am	Santa Rosa	Martes a las 9:00 am
Santa Rosa	Martes a las 10:00 am	Don Matías	Martes a las 6:00 pm
Don Matías	Miércoles a la 6:00 am	Copacabana	Miércoles a las 1:00 pm
Copacabana	Miércoles a las 2:00 pm	Zaragoza	Jueves a las 7:00 am

Cuadro que manifiesta la frecuencia establecida para el itinerario del Correo de primer orden entre Medellín y Zaragoza en 1888<sup>196</sup>.

### Línea de correos entre Medellín y Remedios

Otro de los correos establecidos en esta época fue la línea postal entre Medellín y Remedios con un carácter mensual de circulación por el territorio para la entrega de las encomiendas y las correspondencias. Este correo seguía el itinerario de Medellín-San Pedro, San Pedro-Entrerrios, Entrerrios-Santa Rosa, Santa Rosa-Carolina, Carolina-Amalfi y Amalfi- Remedios.

<sup>196</sup> “Cuadro que manifiesta los itinerarios de todos los Correos de 1°, 2° y 3° orden establecidos en el departamento”, en *Repertorio Oficial*, Órgano del Gobierno del Departamento, Republica de Colombia, departamento de Antioquia, Medellín, miércoles 11 de enero de 1888, Año 2, Número 166, p 1330.

En el regreso, el conductor debía ceñirse al mismo itinerario sin dejar de hacer las respectivas paradas en cada una de las oficinas señaladas. El número de días que implicaba la puesta en circulación del respectivo correo constaba de 10 días, ya que salía los días 18, 19, 20, 21 y 22 y regresaba los días 28, 29, 30 y 31 o 1.

Con base en el itinerario señalado, el carácter de circulación mensual, se da por la lejanía entre las dos poblaciones o tal vez por la poca comunicación que se tenía entre Medellín y Remedios. Este correo también estaba comunicado con el correo o la ruta de Medellín a Segovia

### **Línea del Correo entre Medellín y Segovia**

Del mismo modo en 1888 funcionaba un itinerario entre las oficinas postales de Medellín y Segovia que implicaba 14 días de recorrido constante diurno para la ida y el regreso entre estas dos poblaciones.

Este correo partía de Medellín los días lunes a las 2 de la tarde y llegada a Segovia los domingos a la 1 de la tarde, después de hacer el itinerario señalado que comprendía la entrada y posterior salida de las estafetas postales intermedias de Bello, San Pedro, Entrerrios, Santa Rosa, Carolina, Amalfi y Remedios. Para el regreso el conductor también debía disponer de otros 7 días, pues partía de Segovia los días domingos a las 3 de la tarde y finalmente regresaba a Medellín los sábados a las 2 de la tarde, pasando por cada una de las estafetas intermedias anteriormente señaladas.

En el itinerario se puede observar que en el retorno el conductor de correos no entraba a la estafeta ubicada en Bello, pues luego de estar en San Pedro, se continuaba el viaje directo hasta la estafeta de Medellín. Es en esta medida que la población de Bello no se encuentra registrada en el cuadro de regreso de este itinerario.

## Departamento de Oriente

El departamento de Oriente también estuvo en correspondencia con la comunicación y cobertura que ofrecía el servicio postal en Antioquia, ya que al igual que los demás departamentos, también tuvo durante la segunda mitad del siglo XIX y las dos primeras décadas del XX una variedad de itinerarios que generaban la comunicación y el transporte de mercancías y otros objetos por medio del correo entre algunas de sus poblaciones. Este departamento estaba conformado según el censo de 1876 por las poblaciones de Marinilla, Rionegro, Canoas, Carmen de Viboral, La Ceja, Cocorna, Concepción, Guarne, Guatapé, Nare, Peñol, Retiro (Antioquia), San Carlos, San Rafael, San Vicente, Santa Bárbara, Santuario, Vahos y Nare.

Este departamento fue dinámico a nivel político, poblaciones como Marinilla y Rionegro tuvieron confrontaciones durante esa segunda mitad del siglo XIX: el 13 de diciembre de 1863 el ejército conservador de la población de Marinilla, comandado por Obdulio Duque, se enfrentó al gobernador Pascual Bravo en Rionegro. Los conservadores de Marinilla, apoyados por Sonsón libraron un enfrentamiento con los liberales de Rionegro en la batalla de El Cascajo donde murió Pascual Bravo y asumió la gobernación Pedro Justo Berrio.

De igual manera en 1885 se presentaron enfrentamientos entre liberales y conservadores de este departamento, pues los liberales radicales se alzaron en armas en contra del gobierno central de Rafael Núñez, pero estos opositores fueron controlados en Sajonia. Así mismo la guerra de los Mil Días, también generó rencillas en el oriente, pues en Sonsón, el Peñol, Marinilla y Rionegro se formaron ejércitos que partieron a la lucha a otras regiones como la costa Atlántica, Manizales, Medellín y Santander en defensa del gobierno constitucional de Manuel Antonio Sanclemente.<sup>197</sup>

---

<sup>197</sup> ARAMBURO CLARA, Sergio CARDONA, Josefina GONZALES y Lucely VILLEGAS (COMP), *Rionegro, colección de estudios de localidades*, 1° edición, CORNARE- INER, Medellín 1990, pp. 31-32.

En lo comercial, este departamento también fue movido, pues contaba con el Puerto de Nare y con Puerto Berrío que fueron poblaciones de llegada de objetos que entraban o salían de Antioquia. Este asunto se percibe a través de un elemento como el ferrocarril de Antioquia, pues como se observa en el texto de Gabriel Poveda Ramos, por el ferrocarril se transportaba artículos comestibles, maderas de construcción, asfalto, piedras, azúcar, cemento y otros artículos.<sup>198</sup>

Así como como el departamento de Oriente fue dinámico en lo político y comercial, en el sistema de correos también lo fue, pues en él, funcionaban un total de quince líneas postales, entre las cuales se encuentran las que comunicaban a Medellín con Marinilla, Nare, el Carmen, y Puerto Berrío. Así mismo, existieron en este departamento otras líneas que comunicaban la estafeta de Marinilla con Rionegro, San Carlos, Santa Barbara, Vahos, y Rionegro. Otras de las líneas de correos fueron las establecidas entre las oficinas postales de Rionegro - Guarne, Santuario – Cocorna, Peñol - San Rafael, Rionegro – Concepción y Santo Domingo - Concepcion. En estos itinerarios están instauradas líneas de correos de primer y segundo orden que se pueden observar a continuación.

---

<sup>198</sup> POVEDA RAMOS Gabriel, *Historia económica de Antioquia*, ediciones, Autores antioqueños, vol. 41, Medellín 1988, p.237.

**mapa**

### **Itinerario del correo de primer orden entre Medellín y Marinilla**

Una de las líneas postales de primer orden en el oriente, fue la que establecía comunicación entre Medellín y Marinilla que contaba con una estafeta intermedia ubicada en Rionegro, que en el siglo XIX, fue una ciudad jerárquicamente importante en materia política y comercial en el oriente del Estado Soberano. El recorrido de los conductores de correos de esta línea, estaba señalado para que se realizara en un solo día partiendo de Medellín los días domingos a las 12 del día y llegando a Rionegro a la 1 de la tarde, y posteriormente a Marinilla el mismo día a las 6 de la tarde, después de realizar un amplia parada en la población de Rionegro. Del mismo modo, para el regreso se partía de Marinilla los días martes a las 8 de la mañana, con llegada a Rionegro a las 9 de la mañana y finalmente a Medellín a las 11 de la mañana del mismo día. Como se puede ver, el tiempo empleado para la ida, era el mismo que se empleaba para el regreso de Marinilla hasta la capital Medellín.

El segundo viaje entre estas dos ciudades iniciaba en Marinilla los días miércoles a las 8 de la mañana y llegaba a Rionegro a las 9 de la mañana donde esperaba hasta las dos de la tarde para la recolección de nuevos correos que se dirigían nuevamente hacia Marinilla. En el retorno, el correo partía los miércoles a las 2 de la tarde y llegaba nuevamente a Marinilla el mismo día a las 3 de la tarde. La existencia de este correo es muy particular, toda vez que funcionan dos viajes, lo cual muestra las amplias necesidades y la demanda de comunicación entre Medellín, Rionegro y Marinilla. A esto también se adiciona la cercanía de las poblaciones, lo cual posibilitó el funcionamiento de dos viajes en la semana, con el fin de prestar una intensa comunicación postal que fuera eficiente y amplia.

### **Itinerario del correo de la línea de primer orden entre Medellín y Nare con dos viajes**

La otra línea establecida en el oriente del Estado Soberano de Antioquia en este mismo año (1868) con la característica de dos viajes, fue la que comprendía las poblaciones postales de Medellín a Nare pasando por las oficinas postales

intermedias de Rionegro, Marinilla, el Peñol, San Carlos, Canoas y finalmente Nare. La distancia entre estas dos poblaciones, implicaba que el conductor de correos transitara durante un tiempo de 5 días pasando por cada una de las poblaciones respectivas, haciendo entrega y recibiendo las correspondencias y encomiendas que debían de circular.

Este correo partía de Medellín los días 1 de cada mes a las 5 de la mañana y llegaba Nare los días 5 de cada mes a las 5 de la tarde. Para el regreso, el Correo retornaba desde Nare los días 7 a las 5 de la mañana y llegaba a Medellín los días 11 a las 4 de la tarde.

El segundo viaje partía desde Medellín hacia Nare los días 16 a las 5 de la mañana y llegaba a Nare en el valle del río Magdalena los días 20 a las 5 de la tarde. Para el regreso el correista partía de esta estafeta los días 22 a las 5 de la mañana y llegaba a Medellín los días 26 a las 4 de la tarde.

Ahora bien, como ya se ha señalado anteriormente, el tránsito de estos conductores, solo se daba en las horas diurnas, ya que entre las 6 de la tarde y las 5 de la mañana no estaba autorizada la conducción por el territorio antioqueño.

Al igual que el itinerario establecido entre Marinilla y Rionegro, la línea de correos entre Medellín y Nare, conocida como la línea transversal del atlántico, tuvo una frecuencia de envió de dos veces en el mes, pues como se observa en la descripción del itinerario, los dos viajes se realizaban cada 15 días. La característica de línea transversal está dada por el hecho de que no solamente era la comunicación con Nare, sino que de esa estafeta se realizaba un enlace con la línea Nacional del Atlántico que partía de Bogotá y siguiendo todo el valle del río Magdalena en Antioquia se dirigía hacia Barranquilla y otros estados de la costa Atlántica, desde donde se emitían los correos que se dirigían hacia los Estados Unidos de Norteamérica u otros países de Europa (Inglaterra, Francia, España, Portugal), con los cuales se tenía una relación postal. De este modo, el itinerario entre la ciudad de

Medellín y puerto Nare, es una de las líneas más importantes en el sistema de correos de Antioquia, pues era el punto de intersección con el Magdalena canal principal de comunicación en Colombia.

Ahora bien, dada la importancia de esta línea, es preciso mostrar un estado más amplio de la frecuencia de los dos viajes entre cada una de las estafetas a través de un cuadro síntesis del itinerario.

**TABLA 15**

**Primer viaje del mes entre Medellín y Nare.**

PARA LA IDA			
SALIDA		ENTRADA	
ESTAFETA	SALIDA	ESTAFETA	ENTRADA
Medellín	1 a las 5 :00 am	Rionegro	1 a las 12:00 m
Rionegro	1 a las 2:00 pm	Marinilla	1 a las 3:00 pm
Marinilla	1 a las 5:00 pm	Peñol	2 a las 10:00 am
Peñol	2 a las 10:30 am	San Carlos	3 a las 10:00 am
San Carlos	3 a las 10:30 am	Canoas	3 a las 6:00 pm
Canoas	4 a las 5:00 am	Nare	5a las 5:00 pm

PARA EL REGRESO			
SALIDA		ENTRADA	
ESTAFETA	SALIDA	ESTAFETA	ENTRADA
Nare	7 a las 5:00 am	Canoas	8 a las 5:00 am
Canoas	8 a las 5:30 pm	San Carlos	9 a las 12:00 m
San Carlos	9 a las 12:30 pm	Peñol	10 a las 12:00 m
Peñol	10 a las 12:30 pm	Marinilla	10 a las 5:00 pm
Marinilla	11 a las 7:00 am	Rionegro	11 a las 8:00 am
Rionegro	11 a las 9:00 am	Medellín	11a las 4:00 pm
Cuadro que muestra el del primer viaje del mes del correo de la línea transversal del Atlántico que gira entre Medellín y Nare <sup>199</sup> .			

**TABLA 16**

**Segundo viaje del mes entre Medellín y Nare.**

PARA LA IDA			
SALIDA		ENTRADA	
ESTAFETA	SALIDA	ESTAFETA	ENTRADA
Medellín	16 a las 5:00 am	Rionegro	16a las 12:00 m
Rionegro	16 a las 2:00 pm	Marinilla	16 a las 3:00 pm

<sup>199</sup> "Líneas de primer orden de Oriente, Itinerario del correo entre Medellín y Nare, servida por el correo nacional, primer viaje", en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia, Medellín, 27 de diciembre de 1868, Año 3, Número 187, p. 409.

PARA LA IDA			
Marinilla	16 a las 5:00 pm	Peñol	17 a las 10:00 am
Peñol	17 a las 10:30 am	San Carlos	18 a las 12:00 m
San Carlos	18 a las 12:30 pm	Canoas	18 a las 6:00 pm
Canoas	19 a las 5:00 am	Nare	20 a las 5:00 pm

PARA EL REGRESO			
SALIDA		ENTRADA	
ESTAFETA	SALIDA	ESTAFETA	ENTRADA
Nare	22 a las 5:00 am	Canoas	23a las 5:00 pm
Canoas	23 a las 5:30 pm	San Carlos	24 a las 12:00 m
San Carlos	24 a las 12:30 pm	Peñol	25 a las 12:00 m
Peñol	25 a las 12:30 pm	Marinilla	25 a las 6:00 pm
Marinilla	26 a las 7:00 am	Rionegro	26 a las 8:00 am
Rionegro	26 a las 9:00 am	Medellín	26 a las 4:00 pm
Cuadro esquemático que muestra el segundo viaje del mes del correo que gira entre Medellín y Nare <sup>200</sup> .			

Como se puede ver, la realización del recorrido entre estas dos estafetas (haciendo las paradas respectivas en cada una de las oficinas postales intermedias) constaba de 10 días de tránsito en cada viaje del mes, pues 5 días eran utilizados en el sentido de ida y los otros restantes en el regreso hasta Medellín.

### Línea de correos de segundo orden entre Marinilla y el Carmen

En el departamento de Oriente también operó en el siglo XIX y alguna parte del XX, el correo que establecía comunicación entre Marinilla y el Carmen que implicaba tres horas de recorrido en cada una de las direcciones y seis horas tanto para la ida como para el regreso. Este correo, partía de Marinilla los días lunes a las 7 de la mañana y llegaba al Carmen los días lunes a las 10 de la mañana. Para el regreso salía de la estafeta postal ubicada en el Carmen los días lunes a las 10 de la mañana y llegaba nuevamente a Marinilla los días lunes a las 3 de la tarde.

Como se puede ver, este itinerario no tuvo estafetas postales intermedias, ya que las poblaciones eran relativamente cercanas, lo cual permitía el envío directo sin entrada

<sup>200</sup> "Líneas de primer orden de Oriente, Itinerario del correo entre Medellín y Nare, servida por el correo nacional, segundo viaje", en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia, Medellín, 27 de diciembre de 1868, Año 3, Número 187, p. 409.

o llegada a otra oficina postal intermedia.<sup>201</sup> El Correo directo fue otra característica importante, toda vez que indica la no entrada a estafetas postales intermedias entre la de la salida y la de llegada. Este tipo de Correo se dio en los casos en que las oficinas postales eran cercanas, el tiempo de recorrido era corto o cuando el que se transportaba era de alta privacidad.

### **Línea de correos de segundo orden entre Marinilla y Santa Bárbara**

Como se ha venido describiendo a través de la prensa, el oriente del Estado Soberano de Antioquia tenía una gran variedad de líneas postales que tenían como objeto la comunicación postal entre las ciudades, villas y poblaciones asociadas al sistema. De esta manera, en 1868 se registra el funcionamiento del correo con carácter de segunda línea entre las estafetas postales de Marinilla y Santabárbara, el cual indicaba que el conductor debía transitar y entrar con las correspondencias y encomiendas a las estafetas ubicadas en Rionegro, el Retiro y finalmente llegar oportuna y eficazmente a Santabárbara. La circulación implicaba un tiempo de un día y medio; se partía de Marinilla los días lunes a las 7 de la mañana y se llegaba a Rionegro el mismo día las 8 de la mañana, de allí, se partía a la media hora siguiente y se entraba a la estafeta del Retiro a 1 de la tarde del mismo lunes. Desde esta última estafeta el recorrido continuaba a las 1: 30 del mismo lunes y entraba finalmente a Santabárbara los días martes a las 10 de la mañana. El regreso iniciaba en Santa Bárbara los miércoles a las 7 de la mañana con entrada de nuevo a Marinilla los jueves a las 7:30 de la mañana.

### **Línea de correo de segundo orden entre Marinilla y Vahos**

El Correo que se dirigía de Marinilla a Vahos recorría la población intermedia del Santuario y requería de un solo día de recorrido, pues se partía de la población de Marinilla los días lunes a 7 de la mañana llegando a Vahos los lunes a las 12 del día. El regreso desde esta población iniciaba los días lunes a las 3 de la tarde, con

---

<sup>201</sup> “Línea de Correos entre Marinilla y el Carmen”, en: *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia, Medellín, 4 de julio de 1868, Año V, Número 284, p. 215.

entrada al Santuario el martes a las 6:30 de la mañana (después de pernoctar y detener la marcha el lunes a las 6 de la tarde). Finalmente la llegada de nuevo a Marinilla era el mismo martes a las 8:30 de la mañana.<sup>202</sup>

### **Línea de correo de segundo orden entre Marinilla y Cocorná**

En el departamento de Oriente también estaba instaurado un correo entre Marinilla y Cocorná con la población intermedia del Santuario, lo cual implicaba de 8 a 9 horas de tránsito por el territorio, pues el recorrido iniciaba en Marinilla los días lunes a las 7 de la mañana, seguía su curso hasta la población del Santuario y posteriormente Cocorná donde el conductor de correos arribaba a las 5 de la tarde del mismo lunes. El regreso de Cocorná hasta Marinilla constaba de 8 horas de regreso; se iniciaba el retorno los días martes a las 5 de la mañana en la población de Cocorná y de allí entraba al Santuario a las 10 de la mañana del mismo día. Finalmente el recorrido continuaba media hora después y llegaba nuevamente a Marinilla a las 12 del día del mismo martes.<sup>203</sup>

### **Línea de correo entre Rionegro y Concepción**

Así como se describen algunos correos que partían de Marinilla hacia otros lugares o estafetas postales del departamento del Oriente, desde el reconocido Rionegro también se despachaban otros hacia algunas poblaciones como Concepción y Guarne.

El primero de ellos, dispuesto entre Rionegro y Concepción, pasaba por las estafetas intermedias ubicadas en las poblaciones de Marinilla, San Vicente y Concepción. El tiempo que implicaba el eficiente cumplimiento de él, estaba promediado según, el *Boletín Oficial* en un día de recorrido, ya que para la ida se partía los días lunes a las 7 de la mañana de Rionegro y se llegaba a la estafeta ubicada en Marinilla a las 8 de la mañana. Desde esta estafeta se continuaba la marcha del correo a la media hora

---

<sup>202</sup> *Ibíd.*, p. 215.

<sup>203</sup> *Ibíd.*, p. 215.

siguiente y se entraba a la ubicada en San Vicente el mismo lunes a las 12 del día. Finalmente, el tránsito de ida terminaba con la partida del correista de San Vicente a las 12:30 de la tarde con entrada a la estafeta final de Concepción los días martes a las 7:30 de la mañana. Para el regreso, nuevamente debía pasar por todas la estafetas establecidas en el itinerario, pues en el retorno se partía de Concepción los días martes a las 11 de la mañana y se llegaba a la estafeta de San Vicente los martes a las 4 de la tarde. De esta última estafeta el recorrido de regreso continuaba hasta Marinilla donde entraba los miércoles a las 8 de la mañana y de ahí el recorrido proseguía su último tramo partiendo media hora después con ingreso a la estafeta de Rionegro los miércoles a las 9:30 de la mañana. Ahora bien, tanto para la ida como para el regreso, el conductor de correos que transitaba esta línea debía disponer de 5 días para hacer el recorrido entre Rionegro-Concepción y Concepción-Rionegro.<sup>204</sup>

#### **Línea de correo entre Rionegro y Guarne**

Al igual que el anterior itinerario postal, también se reporta en la prensa el funcionamiento de un correo que establece comunicación entre Rionegro y Guarne. Este correo implicaba medio día de recorrido, ya que se partía los días lunes a las 9 de la mañana y se llegaba a Guarne a las dos de la tarde. El tiempo de ida y regreso entre estas dos poblaciones era de 6 horas, tres de ellas en la ida y las otras tres en el regreso.<sup>205</sup>

#### **Itinerario de un correo Quincenal entre Santo Domingo y Concepción.**

El itinerario establecido para generar la comunicación postal entre estas dos poblaciones del oriente antioqueño, tenía una duración de medio día, ya que según el itinerario, se partía los días sábados a las 2 de la tarde de la población de Santo Domingo y se llegaba a Concepción los domingos a las 7 de la mañana. El recorrido de regreso iniciaba en esta última población el mismo domingo y se llegaba con la encomienda y la correspondencia a las 2 de la tarde a la población de Santo

---

<sup>204</sup> *Ibid.*, p. 216.

<sup>205</sup> *Ibid.*, p. 216.

Domingo.<sup>206</sup> Es de aclarar que aquellos correos que partían en las horas de la tarde y se extendían hasta el día siguiente, se debía a que los conductores pernotaban en poblados en las horas de la noche siguiendo las directrices de la Administración Postal que buscaba la buena marcha y seguridad de ellos por el territorio.

### **Línea de correo de segundo orden entre Santuario y Cocorná.**

Como se observa en el *Boletín Oficial* de 1888, el itinerario establecido entre el Santuario y Cocorná, realmente partía desde Marinilla los días lunes a las 6 la mañana y llegaba a las 9 de la mañana a la estafeta del Santuario. Desde este poblado continuaba la marcha de ida el mismo día a las 9:30 de la mañana con llegada a Cocorná el lunes a las 6 la tarde.

El regreso iniciaba los martes a las 6 de la mañana con entrada al Santuario el mismo día a las 3 horas siguientes. De la población del Santuario se continuaba el regreso con salida los martes hacia las 2:30 de la tarde y llegada nuevamente a Marinilla el mismo día a las 5 de la tarde. De esta manera el recorrido de ida y regreso constaba de dos días de recorrido, el día lunes era empleado para la ida y el martes para el regreso.<sup>207</sup>

### **Línea de correo de segundo orden entre Marinilla y San Carlos**

El correo de segundo orden entre las poblaciones de Marinilla y San Carlos, tuvo un itinerario que partía de Marinilla los días 1, 11 y 21 de cada mes a las 10 de la mañana y llegaba a la estafeta ubicada en el Peñol los 1, 11 y 21 a las 6 de la tarde. Del Peñol se continuaba el recorrido con salida los 2, 12 y 22 de cada mes a las 6 de la mañana y llegada a San Carlos los mismos días a las 6 de la tarde. Para el regreso se partía desde San Carlos los 3, 13 y 23 de cada mes a las 6 de la mañana y se entraba al Peñol esos mismos días a las 6 de la tarde. Luego del Peñol se

<sup>206</sup> *Itinerario de un correo Quincenal entre Santo Domingo y Concepción*, en: *Boletín Oficial Órgano del Gobierno*, Medellín, lunes 12 de febrero de 1872, Año IX, Número 511, p. 45.

<sup>207</sup> "Cuadro que manifiesta los itinerarios de todos los Correos de 1°, 2° y 3° orden establecidos en el departamento", en *Repertorio Oficial*, Órgano del Gobierno del departamento, Republica de Colombia, Departamento de Antioquia, Medellín, miércoles 11 de enero de 1888, Año 2, Número 166, p.1334.

continuaba el recorrido los 4, 14 y 24 a las 6 de la mañana con llegada finalmente a Marinilla esos mismos días a las 6 de la tarde.

Como se puede observar, este itinerario tenía tres despachos en el mes y en este sentido puede indicarse que la comunicación y el transporte de mercancías e información entre estas poblaciones fue bastante intenso.<sup>208</sup>

### **Línea de correo de segundo orden entre Marinilla y San Luis**

El correo que conducía encomiendas y correspondencias entre Marinilla y San Luis partía de la primera población los días lunes a las 7 de la mañana, con llegada a la población intermedia de Vahos el mismo día a las 4 de la tarde. De esta población, continuaba la marcha con el correo a la media hora siguiente y llegaba finalmente a San Luis los martes a las 11 de la mañana. En el regreso desde esta última población, iniciaba los martes a las 2 de la tarde y llegaba a Vahos el mismo día a las 6 de la tarde. Finalmente, desde Vahos se continuaba el retorno los miércoles a las 6 de la mañana y llegaba a Marinilla a las 3 de la tarde del mismo miércoles. Según el itinerario, este correo en la ida y el regreso implicaba hacer un recorrido de 3 días toda vez que iniciaba los lunes y terminaba los miércoles con el retorno nuevamente a Marinilla.

### **Línea de correo entre Peñol y San Rafael**

El correo establecido en 1888 entre las poblaciones postales del Peñol y San Rafael tenía en todo su recorrido solo una estafeta intermedia ubicada en Guatapé. El itinerario iniciaba su recorrido en el Peñol los días 2, 12 y 22 de cada mes a las 6 de la mañana y llegaba a Guatapé los mismos días a las 9 de la mañana. Desde Guatapé partía a las 10 de la mañana y llegaba a San Rafael los mismos días señalados a las 6 de la tarde. Para el regreso se partía desde esta última población los días 3, 13 y 23 de cada mes a las 6 de la mañana y se llegaba a Guatapé a las 1:30 de la tarde. De esta última estafeta el conductor continuaba su giro postal de

---

<sup>208</sup> *Ibíd.*

retorno y llegaba al Peñol los mismos días a las 6 de la tarde. Como se puede ver, entre estas dos poblaciones también hubo una intensa comunicación a través del sistema postal, pues el itinerario descrito por la prensa en esta época, señala que se enviaban tres correos mensuales entre el Peñol y San Rafael.<sup>209</sup>

### **Línea de correo entre Medellín y Puerto Berrío**

El correo postal establecido para la comunicación de la ciudad de Medellín con Puerto Berrío y de esta manera con el río Magdalena en el oriente del Estado Soberano de Antioquia, es de los recorridos postales más conocidos. Esta registrado por la historiografía ya que también era una de las salidas al Magdalena como Nare. El recorrido entre Medellín y Puerto Berrío en su ida tenía una duración establecida que constaba de 8 días ya que se partía de Medellín los 1º de cada mes y se llegaba a esta población ribereña los días 8 de cada mes a las 12 del día. El segundo correo o viaje del mes partía de Medellín los días 15 a las 5 de la mañana y llegaba a su destino final los días 22 a las 12 del día.

El correista que conducía la correspondencia y encomiendas entre estas dos poblaciones debía estar ceñido al itinerario establecido pasando por las oficinas postales intermedias ubicadas en Copacabana, Girardota, Barbosa, Santo Domingo, Yolombó, Patiburru y al Magdalena en donde se debía pasar revista de lo que se conducía, entraba y salía de cada una de estas oficinas a través del servicio de correos.<sup>210</sup>

Para describir de mejor manera las frecuencias de tiempo de este itinerario en cada una de sus estafetas es preciso acercarse al siguiente cuadro.

---

<sup>209</sup> *Ibíd.*, pp.1334-1335.

<sup>210</sup> "Itinerario del correo entre Medellín y Puerto Berrío que saldrá de esta capital los días 1 y 15 de cada mes", en *Boletín Oficial*, Órgano del Gobierno, Medellín, lunes 11 de marzo de 1873, Año X, Número 568, pp. 85-86.

**TABLA 17****Primer viaje del correo entre Medellín y Puerto Berrío**

<b>PARA LA IDA</b>			
<b>ESTAFETA</b>	<b>SALIDA</b>	<b>ESTAFETA</b>	<b>ENTRADA</b>
Medellín	1 a las 5:00 am	Copacabana	1 a las 7:00 am
Copacabana	1 a las 7:30 am	Girardota	1 a las 10:30 am
Girardota	1 a las 11:00 am	Barbosa	1 a las 4:00 pm
Barbosa	1 a las 4:30 pm	Santo Domingo	2 a las 11:00 am
Santo Domingo	2 a las 11:30 am	Yolombó	3 a las 10:00 am
Yolombó	3 a las 10:30 am	Patiburru	4 a las 3:00 pm
Patiburru	4 a las 3:30 pm	La Magdalena	5 a las 5:00 pm
La Magdalena	5 a las 5:00 am	Puerto Berrío	8 a las 12:00 m

<b>PARA EL REGRESO</b>			
<b>ESTAFETA</b>	<b>SALIDA</b>	<b>ESTAFETA</b>	<b>ENTRADA</b>
Puerto Berrío	9 a las 5:00 am	La Magdalena	11 a las 12:00 m
La Magdalena	11 a las 12:30 am	Patiburru	12 a las 1:00 pm
Patiburru	12 a las 1:30 am	Yolombó	13 a las 2:00 pm
Yolombó	13 a las 2:30 am	Santo Domingo	14 a las 3:00 pm
Santo Domingo	14 a las 3:30 am	Barbosa	15 a las 4:00 pm
Barbosa	15 a las 4:30 am	Girardota	16 a las 9:00 am
Girardota	16 a las 9:30 am	Copacabana	16 a las 12:00 pm
Copacabana	16 a las 12:30 am	Medellín	16 a las 5:00 pm
Cuadro que muestra el primer viaje de la línea de correos de primer orden entre Medellín y Puerto Berrío			

**TABLA 18****Segundo viaje del mes del correo entre Medellín y Puerto Berrío**

<b>PARA LA IDA</b>			
<b>ESTAFETA</b>	<b>SALIDA</b>	<b>ESTAFETA</b>	<b>ENTRADA</b>
Medellín	15 a las 5:00 am	Copacabana	17 a las 7:00 am
Copacabana	15 a las 7:30 am	Girardota	15 a las 10:30 am
Girardota	15 a las 11:00 am	Barbosa	15 a las 4:00 pm

PARA LA IDA			
Barbosa	15 a las 4:30 pm	Santo Domingo	16 a las 11:00 am
Santo Domingo	16 a las 11:30 am	Yolombó	17 a las 10:00 am
Yolombó	17 a las 10:30 am	Patiburru	18 a las 3:00 pm
Patiburru	18 a las 3:30 pm	La Magdalena	19 a las 5:00 pm
La Magdalena	20 a las 5:00 am	Puerto Berrio	22 a las 12:00 m

PARA EL REGRESO			
ESTAFETA	SALIDA	ESTAFETA	ENTRADA
Puerto Berrío	23 a las 5:00 am	La Magdalena	25 a las 12:00 m
La Magdalena	25 a las 12:30am	Patiburru	26 a las 1:00 pm
Patiburru	26 a las 1:30am	Yolombó	27 a las 2:00 pm
Yolombó	27 a las 2:30 am	Santo Domingo	28 a las 3:00 pm
Santo Domingo	28 a las 3:30 am	Barbosa	29 a las 4:00 pm
Barbosa	29 a las 4:30 am	Girardota	30 a las 9:00 am
Girardota	30 a las 9:30 am	Copacabana	30 a las 12:00 m
Copacabana	30a las 12:30 pm	Medellín	30 a las 5:00 pm
Cuadro que muestra el segundo viaje de la línea de correos de primer orden entre Medellín y Puerto Berrio			

El itinerario entre Medellín y Puerto Berrio al igual que el de Medellín y Nare, son de los más importantes en el sistema postal de Antioquia ya que como se ha señalado anteriormente significaba la posibilidad de enlazarse con otros correos Nacionales que iban hacia Barranquilla en la costa Atlántica.

### Departamento del Centro

El departamento del Centro tuvo una fuerte vinculación en el sistema postal en Antioquia; en él se encontraba la capital Medellín, de donde partían correos hacia diferentes lugares del país y del Estado Soberano. A este departamento pertenecían en 1876 las poblaciones de Medellín, Envigado, Itagüí, La Estrella, Caldas, Amaga, Fredonia, Heliconia, Támesis, Nuevacaramanta, Valparaíso, Bolívar, Concordia, Girardota, Copacabana, Barbosa, San Pedro, Santo Domingo y Yolombó las cuales

tenían oficinas postales que funcionaron como oficinas intermedias de una u otra línea.

Debido a la variedad de correos que partían desde esta provincia y su capital hacia otros territorios, es posible argumentar que este Departamento fue uno de los más dinámicos y vinculados con el servicio. Desde la ciudad Medellín, se despachaban correos de carácter inter e intrarregional, es decir, correos que iban hasta Bogotá, Manizales, y Barranquilla, así como otros que operaban en el interior del Estado Soberano de Antioquia.

De igual manera se enviaban correos internacionales a través de la línea transversal del Atlántico que giraba hasta Nare y de esta estafeta hacia Barranquilla en donde se embarcaban los que iban para Estados Unidos o Europa. En el registro de la fuente consultada para esta tesis, es posible mostrar algunas líneas de correos pertenecientes a la provincia del Centro.

mapa

### **Línea del correo de segundo orden entre Medellín y Yolombó**

En las líneas de segundo orden en 1868 del departamento del Centro en Antioquia, también existía un correo de encomiendas y correspondencias que se dirigía de Medellín hacia la población postal de Yolombó. Algunas poblaciones como Copacabana, Girardota, Barbosa, Santo Domingo y finalmente Yolombó tenían a disposición algunas oficinas postales de donde salían y entraban diferentes tipos de correos. Ahora bien, el recorrido de este itinerario implicaba la disposición del conductor de un total de 3 días para la ida: el recorrido tenía su inicio el día miércoles y se extendía hasta el viernes a las 2 de la tarde. El regreso también constaba de 3 días pues partía de Yolombó los días viernes a las 3 tarde y llegaba a Medellín los lunes a las 8 de mañana.

Las frecuencias de este itinerario son las siguientes: en la ida el correo partía de Medellín los días miércoles a las 3 de la tarde y llegaba a la estafeta ubicada en Copacabana el mismo día a las 5 de la tarde. En esta oficina el conductor esperaba hasta el día siguiente donde continuaba el recorrido saliendo a las 6 de la mañana con llegada a Barbosa el día jueves a las 11:00 am. De forma inmediata se continuaba el recorrido y se llegaba a Santo Domingo el día viernes a las 6 de la mañana después de interrumpir el tránsito por el territorio desde las 6 de la mañana. Finalmente el Correo terminaba en Yolombó el mismo viernes a las 2 de la tarde.

Para el regreso, se iniciaba el recorrido de retorno los días viernes a las 3 de la tarde con llegada a Santo Domingo el día Sabado a la 1 de la tarde. Desde la estafeta ubicada en esta población se partía en el retorno de forma inmediata con entrada del conductor a la estafeta de Barbosa el día domingo a las 10 de la mañana y de ahí se continuaba el regreso hasta Girardota donde se arribaba con las encomiendas y correspondencias a las 3 de la tarde. Desde Girardota hasta Medellín pasando por Copacabana el conductor tenía un tiempo de 5 horas: partía las 3 de la tarde y llegaba a Medellín; luego de pernoctar en Copacabana, el día lunes a las 8 de la mañana.

### **Línea de correo de segundo orden entre Caldas y Concordia**

Este Correo con funcionamiento entre Caldas y Concordia, tenía algunas estafetas intermedias como Amagá y Titiribí, partía los días jueves a las 8 de la mañana de Caldas y llegaba hasta la estafeta postal siguiente ubicada en Amagá, donde entraba el mismo jueves a las 12 del mediodía. De Amagá continuaba su marcha con partida a las 12:30 de la tarde y entrada a Titiribí el mismo jueves a las 5:30 de la tarde. En Titiribí se pernoctaba con el correo y se continuaba el día viernes donde finalmente se llegaba a Concordia a las 10 de la mañana. El Retorno se realizaba en esta última población media hora después a las 10:30 am y se llegaba nuevamente a Titiribí el día sábado a las 8 de la Mañana.

De esta población se continuaba la marcha de retorno el mismo sábado a las 9 de la mañana y se entraba a la estafeta ubicada en Amagá a las 2:30 de la tarde, desde la cual se partía a las 3 de la tarde con llegada finalmente a Caldas el día domingo a las 8 de la mañana. Como se puede observar, el recorrido completo tanto en la ida como en el regreso de este itinerario postal, se realizaba en 4 días de recorrido constante diurno. Ahora bien, este itinerario comprendía los departamentos del Centro y el Cauca toda vez que Caldas era un distrito del Centro, mientras que Concordia pertenecía políticamente al Cauca.

### **Itinerario del correo entre Medellín y Concordia**

Entre Medellín y Concordia también se registra la existencia en 1873 de la prestación del servicio postal que comunicaba estas dos estafetas. La frecuencia de este itinerario se observa de mejor manera en el siguiente cuadro.

**TABLA 19**

<b>PARA LA IDA</b>			
<b>ESTAFETA</b>	<b>SALIDA</b>	<b>ESTAFETA</b>	<b>ENTRADA</b>
Medellín	Viernes a las 5:00am.	Itagüí	Viernes a las 7:00am.
Itagüí	Viernes a las 7:00am.	La Estrella	Viernes a las 7:30am.
La Estrella	Viernes a las 7:30am.	Caldas	Viernes a las 9:00am.
Caldas	Viernes a las 9:00am.	Amaga	Viernes a las 2:00pm.
Amaga	Viernes a las 2:00pm.	Titiribí	Viernes a las 6:00pm.

PARA LA IDA			
Titiribí	Sábado a las 5:00am.	Concordia	Sábado a las 3:00pm

PARA EL REGRESO			
ESTAFETA	SALIDA	ESTAFETA	ENTRADA
Concordia	Domingo a las 6:00 am	Titiribí	Domingo a las 6:00 pm
Titiribí	Lunes a las 5:00 am	Amaga	Lunes a las 10:00 am
Amaga	Lunes a las 11:00 am	Caldas	Lunes – a las 4:00 pm
Caldas	Lunes a las 5:00 pm	La Estrella	Martes a las 7:00 am
La Estrella	Martes a las 7:30 am	Itagüí	Martes a las 9:00 am
Itagüí	Martes a las 9:30 am	Medellín	Martes a las 11:00 am
Cuadro que muestra el Itinerario del correo entre Medellín y Concordia			

La circulación de los conductores de correos entre estas dos estafetas tenía una duración de dos días para la ida, ya que se partía de Medellín los días viernes a las 5 de la mañana y se llegaba a Concordia los días sábados a las 3 de la tarde.<sup>211</sup>

### Línea del correo entre Medellín y Nuevacaramanta

El correo entre Medellín y Nuevacaramanta recorría las poblaciones intermedias de Envigado, Fredonia, Jericó, Támesis, Valparaíso y finalmente Nuevacaramanta. La circulación de este correo entre estas dos poblaciones pasando por cada una de las oficinas postales intermedias, iniciaba en Medellín los días viernes a las 5 de la mañana y se extendía hasta la próxima estafeta ubicada en Envigado donde llegaba a las 7 de la mañana. Desde Envigado continuaba la marcha de ida hasta Fredonia donde llegaba el día viernes a las 4 de la tarde. De esta estafeta, el correo se dirigía hasta Jericó y se extendía hasta el día sábado a las 12 del día y posteriormente hasta Támesis donde entraba a las 6 de la tarde. En esta estafeta el correísta pernoctaba y proseguía el recorrido desde Valparaíso a las 11 de la mañana y finalmente el correo entraba a la oficina postal de Nuevacaramanta a las 4 de la tarde.

Para el retorno el correo iniciaba su recorrido de regreso el día domingo a las 6 de la tarde con llegada a Valparaíso a las 9 de la mañana. Desde esta última población se

<sup>211</sup> "Itinerario del correo quincenal entre Medellín y Concordia", en *Boletín Oficial*, Medellín, Lunes, 17 de marzo, de 1873, Año, X, Número 568, p. 85.

llegaba a Tamesis donde el correista entraba el día martes a las 6 de la mañana y de este lugar llegaba hasta Fredonia a las 3 de la tarde del mismo martes. El día miércoles, partía de esta población a las 11 de la mañana y llegaba a la ubicada en Envigado los jueves a las 7 de la mañana. Finalmente el correo retornaba de nuevo a Medellín el mismo día a las dos horas siguientes.

De esta manera el correo entre Medellín y Nuevacaramanta requería de 6 días de transito por el territorio, pues tres de ellos se realizaban en la ida y otros restantes en el regreso.

### **Departamento de Occidente**

El departamento de Occidente no fue ajeno en el servicio de correos, pues como se puede observar en el Boletín Oficial entre 1859-1919 donde se reportan variedad de Itinerarios, en las poblaciones de Antioquia, Anzá, Betulia, Cañasgordas, Buriticá, Giraldo, Urao, Ituango, Frontino y el Cerro, también estuvieron instauradas estafetas postales que permitieron la comunicación de los usuarios. En este departamento, Antioquia cumplía el papel de centralidad o capital y muchos correos tenían la llegada o partida desde este lugar. Según Manuel Uribe Ángel<sup>212</sup>, este departamento limitaba al norte con el departamento de Bolívar; al oriente con los departamentos del Norte y Sopetrán; al occidente con el Estado del Cauca y al sur con el departamento del último nombre.

Ahora bien, con base en la revisión de prensa, en materia de correos en la jurisdicción de este departamento, se registraron líneas de correos que comunicaban a Medellín con Antioquia, a Giraldo con Cañasgordas, Frontino y el Cerro y a la capital Antioquia con estafetas ubicadas en las poblaciones de Ituango, Anzá, El Cerro y Urao. Del mismo modo, Buritica y Frontino fueron estafetas intermedias por donde pasaron los correistas con las correspondencia y encomiendas que se dirigían hasta otros lugares. En este sentido, se observa algunas líneas de primer orden (Medellín - Antioquia), y de segundo orden que se describen a continuación.

---

<sup>212</sup> URIBE ANGEL Manuel., *Op.Cit.*



### **Línea de correo de primer orden entre Medellín y Antioquia.**

Uno de los itinerarios de comunicación que toca este departamento y algunas poblaciones del departamento del Centro y Sopetrán, es aquel que se estableció entre Medellín y Antioquia, el cual salía de la capital del Estado Soberano (Medellín) los días jueves de cada semana a las 7 de la mañana y llegaba a San Cristóbal a las 9:30 de la mañana; de allí partía hacia San Jerónimo donde arribaba con el correo a las 3:30 de la tarde. Posteriormente, partía a las 4 de la tarde y llegaba a Sopetrán a las 6 de la tarde del mismo jueves en donde se detenía la marcha con el correo hasta el día siguiente. Desde la estafeta ubicada en la población de Sopetrán el conductor proseguía su marcha el día viernes, pues según la reglamentación, él salía a las 6 de la mañana y llegaba a las 8:30 de la mañana al destino final de Antioquia.

Para el regreso desde Antioquia a Medellín, el correo iniciaba su recorrido de retorno el día viernes a las 2 de la tarde y arribaba a la estafeta ubicada en Sopetrán a las 4:30 de la tarde quedando el correo detenido hasta el día sábado donde se continuaba el viaje de regreso desde las 5 de la mañana con entrada a San Jerónimo a las 7 de la mañana. De esta estafeta se partía a la media hora siguiente y se llegaba a San Cristóbal a la 1:30 de la tarde, y finalmente de esta población partía el correo a las 1:45 y se llegaba nuevamente a Medellín a las 4:15 de la tarde del sábado.

De este modo, los conductores de correos debían tener una disponibilidad de dos días para girar con un correo que iba de la capital Medellín hacia Antioquia en el departamento de occidente.<sup>213</sup>

### **Línea de correo de Antioquia, Giraldo, Cañas Gordas, Frontino y el Cerro**

Este itinerario de carácter quincenal, que partía dos veces en el mes en las horas de la mañana, tuvo una frecuencia que oscilaba entre las 3 y 10 horas en la comunicación entre la estafeta inicial de salida y la estafeta final de llegada. Así

---

<sup>213</sup> "Itinerario del correo de Medellín a Antioquia", en *Boletín Oficial*, Medellín, 5 de marzo de 1866, Año III, Número 146, pág. 40.

mismo, para el regreso hubo una frecuencia similar, pues que el conductor de los correos debía partir de la última estafeta recorriendo cada uno de las administraciones postales señaladas hasta llegar nuevamente al punto de donde había salido. Las frecuencias establecidas para la ida en cada una de las estafetas fueron las siguientes:

En Antioquia se iniciaba el recorrido postal de ida los días 2 y 17 de cada mes a las 5 de la mañana y se entraba a Giraldo a la 1 de la tarde. Desde esta última población el itinerario continuaba los días 3 y 18 a las 6 de la mañana y llegaba a Cañasgordas a las 3 horas siguientes (9:00 am). Ahora bien, desde Cañasgordas se proseguía la marcha del correo a las 11 de la mañana con llegada a Frontino a las 6 de la tarde. Finalmente el tránsito de ida de este itinerario partía de Frontino los días 4 y 19 de cada mes a las 6 de la mañana con llegada a la estafeta ubicada en el Cerro los mismos días a las 9 de la mañana.

Para el regreso el correo partía nuevamente del Cerro los días 5 y 20 de cada mes a las 6 de la mañana y llegaba a Frontino a las 9 de la mañana. Desde esta última población se continuaba el retorno a las 11 con llegada a Cañasgordas a las 6 de la tarde. En Cañasgordas se detenía el correo hasta el día siguiente (6 y 21) donde el correista continuaba su retorno a las 9 con entrada a la estafeta de Giraldo a las 2 de la tarde. Finalmente de esta estafeta se continuaba la marcha de regreso los 7 y 22 de cada mes a las 6 de la mañana con retorno nuevamente a la estafeta de Antioquia a las 2 de la tarde de los mismos días.

La llegada y salida de los conductores de correos en cada oficina, se dio en la mayoría de ellas dos veces en el mes con frecuencias de recorrido que oscilaban de 1 y 2 días de diferencia entre cada estafeta. De igual manera, se observa que los recorridos de los correítas entre cada una de las estafetas u oficinas postales

iniciaban en las primeras horas matutinas y se extendía hasta las horas de la tarde.<sup>214</sup>

### **Línea de correos de segundo orden entre Antioquia e Ituango**

De igual manera, en el departamento de Occidente también se registró en 1868 un itinerario entre Antioquia e Ituango que pasaba por la población intermedia de Buriticá. Este itinerario tenía un recorrido que constaba de 3 días: iniciaba en Antioquia los días 2 y 17 de cada mes a las 5 de la mañana y llegaba a Ituango los 5 y 20 a las 6 de la mañana. Para el retorno se partía de esta última población los 7 y 22 a las 6 de la mañana y se estaba nuevamente en Antioquia los días 10 y 25 de cada mes a las 6 de la tarde.

El recorrido de este itinerario demoraba en la ida y regreso un tiempo promedio de 3 días, pues 3 de ellos era en sentido de ida y los otros 3 en el sentido de regreso.<sup>215</sup> Así mismo, en la prensa aparece otro itinerario de correos entre estas dos poblaciones en el cual se expresa nuevamente la existencia de una estafeta postal intermedia, ubicada en la misma población de Buriticá donde los correos en la ida entraban y continuaban su marcha los días sábados entre las 2 y las 4 de la tarde.

Este correo, al igual que los demás, debía hacerse de una forma ágil, rápida y segura en un tiempo de 4 días. Tanto en la ida como en el regreso de este itinerario, el conductor de los correos, debía circular por el territorio durante 8 días con la comunicación y los objetos y documentos para cada una de las oficinas de correos establecidas en la línea.

Como se puede ver en estos dos reportes que da la prensa con respecto a la línea establecida entre Antioquia e Ituango, en una de ellas, el itinerario está señalado en términos de fechas calendario, mientras que en otro, las frecuencias de salida y

---

<sup>214</sup> "Itinerario para los Correos de segundo orden en el departamento de occidente, línea de Jiraldó, Cañasgordas, Frontino y el Cerro", en *Boletín Oficial*, Medellín, 17 de febrero de 1868, Año V, Número 264, p.53.

<sup>215</sup> *Ibíd.*

entrada a las oficinas postales esta expresado en días de la semana. Este asunto es clave en tanto deja ver la variedad de reportes de itinerarios que continuamente se emitían sobre un correo entre una oficina postal y otra.

### **Línea de correos de segundo orden entre Antioquia y Anzá**

En el occidente de Antioquia, también operaba un correo entre las estafetas de Antioquia y Anzá, que implicaba un recorrido con duración de 11 horas tanto para la ida como para el regreso; salía los días sábado a las 5:00 la mañana y llegaba a Anzá el mismo sábado a las 4:00 de la tarde. Para el regreso, este itinerario partía de esta última población el día domingo a las 6 de la mañana y entraba nuevamente a Antioquia el mismo día a las 5 de la tarde.<sup>216</sup> Este fue un correo sin estafetas intermedias en donde se debían hacer paradas.

### **Línea de correos de segundo orden entre Antioquia y el Cerro.**

Otra de las líneas de correos con característica de segundo orden en el departamento de Occidente estuvo instaurada entre las poblaciones de Antioquia y El Cerro con oficinas postales intermedias por donde debía pasar los conductores con sus encomiendas y correspondencias. Las estafetas intermedias de este itinerario estaban instauradas en los distritos de Giraldo, Cañasgordas y Frontino de la cual se continuaba finalmente hasta El Cerro. El tiempo de este itinerario estaba promediado para que se realizara en 3 días, con inicio en Antioquia los días sábados a las 5 de la mañana y llegada al Cerro los días lunes a las 9 de la mañana. Así mismo, para el regreso también era necesario disponer de dos días, iniciando el recorrido en la estafeta de El Cerro los días martes a las 6 de la mañana con entrada a Antioquia los jueves a las 3 de la tarde.

### **Línea correos de segundo orden entre Antioquia y Urrao**

---

<sup>216</sup> "Itinerario para los Correos de segundo orden en el departamento de Occidente", en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia, Medellín, 4 de julio de 1868, Año V, Número 284, p. 216.

La línea de correos entre Antioquia y Urrao tuvo una operatividad sin estafetas intermedias y con un pronóstico temporal de recorrido que constaba de un día y medio, ya que se partía los días sábados a las 5 de la mañana y se llegaba a Urrao los días domingos a las 12 de día. El regreso se realizaba desde Urrao los días lunes a las 6 de la mañana y se entraba a la estafeta de Antioquia los martes a las 1 de la tarde.<sup>217</sup> Tanto para la ida como para el regreso, este itinerario implicaba que el conductor transitara por el territorio durante 4 días, ya que la circulación iniciaba en Antioquia los días sábados y regresaba nuevamente los días martes.

### **Departamento de Sopetrán**

En el departamento de Sopetrán, conformado las poblaciones y distritos de Belmira, Ebéjico, Liborina, Sabanalarga, San Jerónimo y Sucre, también funcionó de manera regular el sistema de correos que prestaba su servicio a los habitantes usuarios de estos territorios. Es en esta medida que la prensa; específicamente el *Boletín Oficial*, señala varias líneas de correos que operaban en poblaciones pertenecientes a este departamento, que posteriormente pasaría a ser un municipio del occidente de Antioquia.

En este departamento estaban instaurados algunos itinerarios con las líneas postales de comunicación y entrega de encomiendas entre Sopetrán, Sabanalarga, Ebéjico, Belmira, Anzá y Betulia. Si bien en este departamento no se observa una línea que termine en las poblaciones de Liborina, Sucre y Córdoba, estas estafetas fueron intermedias en los correos que partían desde Sopetrán hasta Sabanalarga.

---

<sup>217</sup> *Ibíd.*, pp. 216-217.

mapa

### **Línea de correos entre Sopetrán y Sabanalarga**

De igual manera, en 1868 se fijó otra línea de correos de segundo orden en el departamento de Sopetrán; un correo quincenal a través de la primera línea entre las poblaciones de Sopetrán y Sabanalarga con un itinerario que circulaba por las oficinas postales de Sopetrán, Córdoba, Sucre, Liborina y finalmente Sabanalarga. Como lo muestra el itinerario,<sup>218</sup> el recorrido se realizaba en un día y medio, partía de Sopetrán los días sábados a las 6 de la mañana, llegando a Liborina a las 4 de tarde, para luego partir y arribar a la estafeta de Sabanalarga los días domingo a las 12 del mediodía. Así mismo, para el regreso, el conductor de los correos debía partir de Sabanalarga los días domingo a las 5 de mañana, y posteriormente entrar a Liborina el mismo día a las 2 de la tarde. De esta estafeta el correo continuaba su marcha de regreso con salida el domingo a las 2 de la tarde y entrada a Sucre el mismo día a las 6 de la tarde. De allí, el correo transportado por el respectivo conductor partía el lunes a las 5 de la mañana y entraba a la estafeta de Córdoba el mismo día a las 9 de la mañana. Finalmente se regresaba a Sopetrán el mismo lunes a las 10 de la mañana.

Ahora bien, la legislación indica la exactitud del tiempo, pero cabe dejar en entredicho si en la realidad de la época, la cual solo se puede conocer a través de la documentación; existió cierta alteración o variación en los tiempos, pues aspectos externos como derrumbes, amenazas de atraco, enfermedades, demoras de otros funcionarios, entre otros; interrumpían el pleno cumplimiento de los tiempos que estaban establecidos para este y los demás itinerarios del territorio antioqueño. Sin embargo para esta tesis hay que resaltar que en la prensa se señala una exactitud del tiempo en los itinerarios y en las diferentes normatividades postales.

### **Línea de correos de segundo orden entre Sopetrán y Ebéjico**

---

<sup>218</sup> "Itinerario de los Correos de segundo orden en el departamento de occidente", *Op Cit.*, p. 53.

En el departamento de Occidente también funcionó una línea de correos entre Sopetrán y Ebéjico,<sup>219</sup> pasando por la población de Quebradaseca hasta llegar finalmente a Ebéjico. La circulación de este correo, a través del itinerario establecido, se hacía en un solo día; partía de Sopetrán los sábados a las 6 de la mañana y se entraba a Ebéjico a las 5 de tarde del mismo sábado. En términos de las horas entre las estafetas, se encuentran frecuencias que oscilaban entre 3 y 9 horas dependiendo de las distancias entre cada una de las oficinas.

El regreso de Ebéjico hasta Sopetrán, el conductor lo realizaba los días domingos, ya que el mismo sábado no era posible, pues la reglamentación postal prohibía la circulación por el territorio entre las 6 de la tarde y las 6 de la mañana debido a la inseguridad y a la posibilidad de inconvenientes que se podían presentar en el territorio en las horas de la noche.<sup>220</sup>

#### **Línea de correos de segundo orden entre Sopetrán y Belmira**

Otra de las líneas postales en este Departamento, funcionaba entre las poblaciones de Sopetrán y Belmira sin oficinas postales intermedias, pues como lo deja ver el itinerario, el tiempo de circulación con el correo se realizaba en un solo día (Sábado) entre las 6 de la mañana y el arribo a Belmira el mismo día a las 4 de la tarde. El regreso de este correo, se realizaba los domingos con la partida de esta última población a las 6 de la mañana y la llegada a Sopetrán a las 2 de la tarde del mismo día.

#### **Línea de correos de segundo orden entre Ebéjico, Anzá y Betulia**

Este correo partía de Sopetrán pasando por Ebéjico, Anzá y la estafeta ubicada en la población de Betulia como destino final. El recorrido entre estas dos oficinas postales pasando por cada una de las estafetas intermedias (Ebéjico-Anzá) tardaba 2 días, ya

---

<sup>219</sup> *Ibíd.*

<sup>220</sup> “Convenio sobre Correos, decreto orgánico del servicio de Correos, capítulo IV formalidades en la conducción de los Correos, artículo 43”, en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia, Medellín 1 de junio de 1868, Año V Número 279 p. 175.

que se partía de esta población (Sopetrán) los días martes a las 5 de la mañana y se arribaba a Betulia los días jueves a las 10 de la mañana. Para el regreso, el conductor iniciaba la marcha los jueves en Betulia y llegaba los días sábados a las 4:30 pm a la estafeta ubicada en la población de Ebéjico.<sup>221</sup>

### **Departamento del Suroeste**

Este departamento cuya capital era Jericó, estaba conformado por los distritos de Andes, Jardín, Bolívar, Jericó, Nuevacaramanta, Támesis y Valparaíso. En él existían varias líneas de correos con característica de primero y segundo orden. La primera de ellas, comunicaba a Medellín con la capital Jericó. Así mismo, estaban establecidas durante el periodo de estudio de esta tesis, otras líneas postales tales como la de Jericó-Nuevacaramanta, Jericó- Bolívar, Jericó - Andes y Medellín-Jardín. Las de primer orden fueron las que partieron de Medellín hasta los distintos distritos, mientras que las de segundo orden fueron todas aquellas que tuvieron su partida en Jericó.

En este departamento en la segunda mitad del siglo XIX, al igual que algunas de las poblaciones adscritas al departamento del Cauca, se caracterizaron por ser zonas productoras del café, al igual que la parte sur de Antioquia. Al respecto Roberto Luis Jaramillo en su texto "*la Colonización Antioqueña*" plantea que:

Así, en esas condiciones estaban sentadas las bases para el cultivo del café: en 1846 se cogían en Titiribí 14 arrobas, algo más que una carga. Por los Años 70 las muestras enviadas a Europa calificaron al café antioqueño como de calidad moka. Según estadísticas de 1875, cuando ya se exportaba al extranjero, se producían 150 cargas en el sur, 182 en el suroeste, siendo los más productores Bolívar, Abejorral, Concordia, Salamina, Andes, Titiribí y Manizales, respectivamente. Era tal el auge que para 1878 se calculaban 8000 cargas, casi todas producidas en zonas de reciente colonización<sup>222</sup>.

<sup>221</sup> "Decreto Número 69 de 29 de octubre de 1886 reformativo del decreto Número 51 sobre itinerario para Correos de segundo orden", en: *Repertorio Oficial* Órgano del Gobierno del departamento, Medellín, miércoles 17 de noviembre de 1888, Año I, Número 26, p. 203.

<sup>222</sup> JARAMILLO Roberto Luis, *La colonización antioqueña*, en Jorge Orlando MELO, *Historia de Antioquia*, 1° edición, Suramericana de Seguros, Editorial Presencia Ltda., Bogotá, 1988, p. 202.

Los colonos de Andes fueron clasificados en “Antiguos pobladores, poseedores actuales y solicitantes actuales”, pues no tenían las mismas condiciones ni los mismos intereses; había quienes solo querían la explotación de minas y salados para luego incorporarse a la vida agraria<sup>223</sup>.

Como se puede ver, el departamento del Suroeste, Cauca y Sur fueron escenarios fuertes en la producción cafetera y en algunos casos territorios para la minería o la tenencia de ganado. Y es precisamente toda esa actividad comercial de estos departamentos lo que permite inferir el movimiento y prestación del servicio de correos. Así, mediante los correos debían transportar las encomiendas y las correspondencias hasta las estafetas que estaban ubicadas en estos centros de comercio. De este modo la circulación de correos se puede observar en este mapa representación del departamento del Suroeste.

---

<sup>223</sup> *Ibíd.*

**mapa**

### **Línea del correo semanal de primer orden entre Medellín y Jericó:**

Movido por el deseo de que los correos de la línea de Jericó y Medellín, conduzcan con más anticipación a los pueblos que recorren, la correspondencia que viene por el correo nacional, he formado los itinerarios que le adjunto para que se digne someterlos a la aprobación del Poder Ejecutivo. Si los expresados itinerarios merecieron la aprobación suplico al señor secretario se sirva disponer que sean publicados en el periódico oficial.<sup>224</sup>

Entre la capital Medellín y la población de Jericó existió en 1875 un itinerario para establecer la comunicación entre estas dos oficinas postales. Este recorrido debía tocar por las poblaciones intermedias de Envigado y Fredonia y luego arribar a la estafeta de Jericó. El tiempo que implicaba la circulación de un correo entre Medellín y Jericó, estaba promediado, según las autoridades postales, en 2 días para la ida, ya que se partía de Medellín los días martes a las 5 de la mañana y se llegaba hasta Envigado a las dos horas siguientes. De esta estafeta postal se continuaba la marcha hasta Fredonia donde llegaba los martes a las 6 de la tarde. Finalmente el correo partía de Fredonia el día miércoles a las 6 de la mañana y entraba a Jericó el mismo día a las 6 de la tarde.

El regreso se iniciaba en Jericó los jueves a las 12 del día y llegada a Fredonia el mismo día. Desde Fredonia el conductor continuaba la marcha hasta Envigado donde llegaba el día sábado a las 10 de la mañana. Luego de estar en esta última estafeta se arribaba a Medellín los días sábado a las 12 del mediodía.<sup>225</sup>

### **Itinerario de correos de segunda línea entre Jericó y Nuevacaramanta**

Si bien las poblaciones involucradas en este itinerario (Jericó, Nuevacaramanta, Támesis y Valparaíso) estaban adscritas en 1876 al departamento del Centro, en 1888, según el *Boletín Oficial*, este itinerario estuvo adscrito al departamento del Suroeste en Antioquia.

---

<sup>224</sup> “Oficio del Administrador General de Correos del estado sobre formación de unos itinerarios” en: *Boletín Oficial*. Órgano de gobierno, diario de la mañana, Medellín, sábado 25 de septiembre de 1875, Año XII, Número 872, p.1019.

<sup>225</sup> *Ibíd.*

Este itinerario entre Jericó y Nuevacaramanta contaba con dos oficinas postales intermedias como es el caso de Támesis y Valparaíso. La comunicación entre estas estafetas tenía un promedio de recorrido que constaba de día y medio; que se partía los días lunes a las 8 de la mañana, llegando a Támesis a las 3 de la tarde y de ahí continuaba a Valparaíso hasta las 6 de la tarde donde el conductor detenía la marcha del día pernoctando y asegurando el correo en esa oficina.

Ya el día martes salía de esta estafeta a las 8 de la mañana y arribaba a su destino final en la oficina de Nuevacaramanta a las 12 del día. Este Itinerario fue el establecido para la ida, pues para el regreso el conductor partía el mismo martes de Nuevacaramanta a las 4 de la tarde hasta la oficina postal de Valparaíso donde el conductor pernoctaba con los valores y objetos asignados. El día miércoles salía de esta oficina a las 8 de la mañana llegando a Támesis a la 1 de la tarde y luego de una hora, se continuaba con el recorrido hasta Jericó donde arribaba el día jueves a las 8 de la mañana<sup>226</sup>.

En el año de 1888 este itinerario funcionaba con las mismas oficinas postales, pero estaba adscrito a la provincia del Centro con unas frecuencias diferentes en los horarios. De este modo, en este año el correo funcionaba de la siguiente manera:

**TABLA 20**

PARA LA IDA			
ESTAFETA	SALIDA	ESTAFETA	ENTRADA
Jericó	Sábado a las 7:00 am	Támesis	Sábado a las 2:00 pm
Támesis	Sábado a las 3:00 pm	Valparaíso	Domingo a las 8:00 am
Valparaíso	Domingo a las 9:00 am	Nuevacaramanta	Domingo a las 2:00 pm

PARA EI REGRESO			
ESTAFETA	SALIDA	ESTAFETA	ENTRADA
Nuevacaramanta	Lunes a las 6:00 am	Valparaíso	Lunes a las 11:00 am
Valparaíso	Lunes a las 12:00 m	Támesis	Lunes a las 6:00 pm

<sup>226</sup> “De los Correos de 2º orden entre los distritos de Jericó y los pueblos de la banda occidental del río cauca en el departamento de suroeste”, en *Boletín Oficial*, viernes 22 de junio de 1877, Año I, Número 12, p. 78.

PARA EI REGRESO			
Támesis	Martes a las 7:00 am	jarico	Martes a las 3:00 pm
Cuadro que manifiesta el itinerario establecido entre Jericó y Nuevacaramanta en el año de 1888 <sup>227</sup> .			

### **Línea del correo de segundo orden entre Jericó y Bolívar**

En 1878 en el departamento de Suroeste del Estado Soberano de Antioquia, también operó otra línea de carácter de segundo orden que conducía los correos entre Jericó y Bolívar. Este tránsito de una día para la ida y uno para el regreso, iniciaba un lunes a las 5 de la mañana y llegaba a la estafeta ubicada en la población de Bolívar los martes a las 8 de la mañana.

Para el regreso el conductor encargado de transportar el correo por esta línea, partía los días martes a las 12 del medio día de la oficina postal de Bolívar con llegada a Jericó los días miércoles a las 1 de la tarde.<sup>228</sup>

### **Línea del Correo de segundo orden entre Jericó y Andes**

En el año de 1877 el *Boletín Oficial* registra la operatividad en el departamento del Suroeste de un correo semanal entre las estafetas postales de Jericó y Andes con un recorrido de 5 horas. Partía de la estafeta ubicada en la población de Jericó un lunes a las 8 de la mañana y llegaba a la estafeta ubicada en Andes a la 1 de la tarde de ese mismo día.

El recorrido de regreso implicaba un tiempo de 4 horas, ya que iniciaba en esta última población a las 2 de la tarde y a las 6 el correo entraba nuevamente de regreso a Jericó<sup>229</sup>.

### **Línea del correo entre Medellín y Jardín**

<sup>227</sup> “Cuadro que manifiesta los itinerarios de todos los Correos de 1º, 2º y 3º orden establecidos en el departamento”, en *Repertorio Oficial*, Órgano del Gobierno del departamento, Republica de Colombia, Departamento de Antioquia, Medellín, miércoles 11 de enero de 1888, Año 2, Número 166, p.1330.

<sup>228</sup> *Ibíd.*

<sup>229</sup> De los Correos de 2º orden entre los distritos de Jericó y los pueblos de la banda occidental del rio cauca en el departamento de Suroeste, *Op. Cit.*, p. 78

De igual manera, en 1888 también se registró la prestación del servicio postal entre las estafetas de Medellín y Jardín, el cual estaba adscrito a la provincia del Suroeste con varias estafetas intermedias como Envigado, Itagüí, la Estrella, Caldas, Fredonia, Jericó, Andes y finalmente la estafeta ubicada en Jardín. Este Correo partía los días miércoles a las 12 del día y entraba a la estafeta ubicada en Envigado los días miércoles a las 2:30 de la tarde. De esta estafeta volvía a salir a las 3 pm y entraba a Itagüí a las 3:30 de la tarde del mismo miércoles, de donde partía inmediatamente sin espacio de tiempo para llegar a la Estrella a las 4:30 de la tarde. De la estafeta ubicada en esta última población, continuaba la marcha el conductor de correos con las encomiendas y correspondencias a las 5 de la tarde con entrada a la siguiente estafeta ubicada en Caldas a las 7 de la noche. El conductor pernoctaba en esta población y continuaba la marcha el día jueves a las 6 de la mañana con entrada a Fredonia el mismo día a la 1 de la tarde. De la estafeta ubicada en Fredonia se continuaba el recorrido de ida a la 1:30 de la tarde y se extendía hasta el viernes a las 11 de la mañana que era el momento en el que se entraba a la estafeta ubicada en Jericó.

Desde Jericó el conductor proseguía su marcha a la hora siguiente y se transitaba durante las 5 horas siguientes que era el momento en el cual entraba el Correo a la estafeta ubicada en Andes. Finalmente el recorrido de ida terminaba con la llegada del correo a Jardín los sábados a las 9 de la mañana.

Para el regreso, el correo salía nuevamente de Jardín los sábados a las 9:30 de la mañana y llegaba a la estafeta de Andes los sábados a la 1.30 de la tarde. De esta población continuaba el recorrido de retorno las 2 de la tarde y se llegaba a Jericó los días domingo a las 8 de la mañana. Desde Jericó se proseguía el recorrido a la media hora siguiente y se llegaba en el tránsito de retorno los días lunes a las 6 de la madrugada a Fredonia. Con varios días de tránsito constante y diurno, el conductor de correo no detenía su retorno, pues debía entrar a Caldas los días lunes a las 2 de la tarde. De esta estafeta se continuaba la marcha y se llegaba a la Estrella los lunes a las 6 de la tarde. En esta estafeta el correo se detenía hasta el día martes donde el

conductor continuaba su recorrido a las 6 de la mañana y entraba a Itagüí a las 2 horas siguientes. Cuando eran las 8:30 de la mañana, se proseguía el transito del correo hasta Envigado con llegada a las 9 de la mañana y de allí finamente se lograba llegar a Medellín el día martes a las 1 de la tarde.

Como se puede ver, este itinerario implicaba que el conductor de los correos empleara 8 días de tránsito por el Suroeste del territorio antioqueño, ya que cuatro días de recorrido eran empleados para la ida y los otros cuatro restantes para el regreso desde Jardín a Medellín.<sup>230</sup>

### **Departamento del Cauca**

El departamento del Cauca que estaba conformado por los distritos de Amaga, Concordia, Salgar, Fredonia, Heliconia y Titiribí limitaba al norte con los departamentos de Sopetrán y Occidente. Al oriente con los del Centro y Oriente y al occidente con el del mismo nombre, y al sur con el del Suroeste. En este departamento, el distrito de Titiribí era la capital y desde él se despachaban solo un correo que comunicaba dos distritos. La línea que funcionaba en este departamento, era la que giraba de Titiribí a Heliconia, ya que como esta expresado en el *Boletín Oficial* de 1888, este correo de tercer orden entre Titiribí y Heliconia el pueblo de la sal, se realizada en dos días para la ida y el regreso, pues se iniciaba el recorrido los días viernes a las 6 de la mañana y se llegaba a Heliconia el mismo día a las 5 de la tarde.

Para el retorno, el correo partía los días sábados a las 6 la mañana en Heliconia y se extendía hasta las 5 de la tarde que era el momento en que llegaba nuevamente a Titiribí. En términos de las horas, este itinerario oscilaba entre las 22-23 horas de recorrido en la ida y en el regreso<sup>231</sup>. Ahora bien, aunque en la división que se hace

---

<sup>230</sup> “Cuadro que manifiesta los itinerarios de todos los Correos de 1°, 2° y 3° orden establecidos en el departamento”, en *Repertorio Oficial*, Órgano del Gobierno del departamento, Republica de Colombia, Departamento de Antioquia, Medellín, miércoles 11 de enero de 1888, Año 2, Número 166, p.1332.

<sup>231</sup> *Ibíd.*, p.1330.

en este departamento, solo se presenta la existencia una sola línea postal, en los otros departamentos (específicamente el del Centro) hay itinerarios que comprenden estafetas que hacen parte de este Departamento. Es en esta medida que se insiste en una comunicación y relación postal de orden departamental ya que un itinerario puede comprender dos o más departamentos. De esta manera, en el siguiente mapa se presentan los correos que partían, llegaban o pasaban por el departamento del Cauca.

**mapa**

## Departamento del Sur

El sur del territorio antioqueño conformado en el siglo XIX por las poblaciones de Abejorral, Sonsón, Aguadas, Aranzazu, Filadelfia, Manizales, Neira, Pacora, Pensilvania y Salamina (Caldas) también tuvo una periodicidad en la comunicación, la cual se observa a través de los diferentes itinerarios de correos establecidos para la conducción de las correspondencias y encomiendas hacia estas ciudades y poblados del sur antioqueño.

Como se puede observar, el sistema de correos se extendía hasta la ciudad de Manizales que hasta 1905<sup>232</sup> hizo parte del Departamento de Antioquia. Si bien, después de esta fecha, esta ciudad y departamento dejó de ser parte política y administrativamente de Antioquia, no es posible decir eso para el caso de los correos, toda vez que estos traspasaron esas divisiones político-administrativas, pues continuaron operando en esta parte del territorio.

De este modo, en el año 1868 y posteriormente en 1873<sup>233</sup> la prensa muestra como el sistema postal también prestaba el servicio entre las oficinas postales de Medellín y Manizales.

Así mismo el siguiente mapa representación muestra los correos que iban al departamento del Sur y a la ciudad de Manizales. De igual manera él está elaborado con la capa de la geomorfología, el Departamento de Antioquia, su división política administrativa entre 1863 y 1885, las oficinas postales y el trazo de los itinerarios.

---

<sup>232</sup> Ley 17 de 1905 (11 de abril), sobre división territorial. La Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa de Colombia. Decreta: artículo 3. Créase el Departamento de Caldas entre los Departamentos de Antioquia y Cauca, cuyo territorio estará delimitado así: El río Arma desde su nacimiento hasta el río Cauca; éste aguas arriba hasta la quebrada de Arquía, que es el límite de la Provincia de Marmato. Quedarán comprendidas dentro del Departamento de Caldas las Provincias de Robledo y Marmato, por los límites legales que hoy tienen, como también la Provincia del Sur del Departamento de Antioquia.

Parágrafo: La capital del departamento será la ciudad de Manizales. Ver: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/>. Versión electrónica, página consultada en octubre 15 de 2011.

<sup>233</sup> , "Itinerario entre Medellín y Manizales", en *Boletín oficial*, Órgano de Gobierno Medellín, lunes 12 de mayo 1873, Número 575, p.140.



### Correo de la línea de primer orden entre Medellín y Manizales

Este correo del Sur del Estado Soberano pasaba por las poblaciones intermedias de Rionegro, La Ceja, Abejorral, Aguadas, Pácora, Salamina, Aránzazu, Neira y Finalmente Manizales. El recorrido que partía de Medellín pasando por cada una de las oficinas postales mencionadas, implicaba que el conductor de los correos transitara por el territorio durante 6 días con jornadas de transito constante y poco interrumpido entre las 5 de la mañana y las 6 de la tarde que era el tiempo máximo para que un conductor circulara con encomiendas y correspondencia por el territorio. Tras su partida de Medellín los días sábado a las 5 de la mañana, se esperaba la llegaba a su destino final en la estafeta de Manizales, los días jueves a las 12 del día, siempre y cuando no se sufrieran retrasos u otros casos de anomalía en la conducción de este correo.

En el regreso desde la ciudad de Manizales nuevamente hacia Medellín, el conductor iniciaba la partida del correo los días sábados a las 5 de la mañana y arribaba a Medellín los días jueves a las 12 del día. De este modo, el conductor debía disponer de 10 días de trabajo y de tránsito para realizar el viaje de ida y regreso del transporte de un correo que giraba de la estafeta ubicada en la ciudad de Medellín hasta Manizales.

Ahora bien, las frecuencias entre las respectivas oficinas postales se expresan de mejor manera en la siguiente tabla.<sup>234</sup>

**TABLA 21**

PARA LA IDA			
ESTAFETA	SALIDA	ESTAFETA	ENTRADA
Medellín	Sábado a las 5:00 am	Rionegro	Sábado a las 2:00 pm
Rionegro	Sábado a las 3:00 pm	La Ceja	Domingo a las 7:00 am
La Ceja	Domingo a las 7:30 am	Abejorral	Lunes a las 11:00 am
Abejorral	Lunes a las 12:00 pm	Aguadas	Lunes a las 6:00 pm
Aguadas	Martes a las 5:00 am	Pacora	Martes a las 11:00 am
Pacora	Miércoles a las 11:30 am	Salamina	Martes a las 5:00 pm
Salamina	Miércoles a las 5:00 am	Aránzazu	Miércoles a las 12 m

<sup>234</sup> *Ibid.*

PARA LA IDA			
Aránzazu	Miércoles a las 12:30 pm	Neira	Miércoles a las 6:00 pm
Neira	Jueves a las 5:00 am	Manizales	Jueves a las 12 del día.

PARA EL REGRESO			
ESTAFETA	SALIDA	ESTAFETA	ENTRADA
Manizales	Sábado a las 5:00 am	Neira	Sábado a las 11:30 am
Neira	Sábado a las 12:00 pm	Aránzazu	Sábado a las 6:00 pm
Aránzazu	Domingo a las 5:00 am	Salamina	Domingo a las 12:00 m
Salamina	Domingo a las 1:00 pm	Pacora	Domingo a las 6:00 pm
Pacora	Lunes a las 5:00 am	Aguadas	Lunes a las 11:30 am
Aguadas	Lunes a las 12:00 am	Abejorral	Lunes a las 6:00 pm
Abejorral	Martes a las 5:00 am	La ceja	Miércoles a las 12:30 pm
La ceja	Miércoles a las 12:30 pm	Rionegro	Miércoles a las 6:00 pm
Rionegro	Jueves a las 5:00 am	Medellín	Jueves a las 12:00 m

Tabla que muestra el itinerario de línea de primer orden del Sur, entre Medellín y Manizales

Así mismo esta línea de correos de primer orden entre Medellín y Manizales es relevante, pues es la comunicación entre dos ciudades jerárquicamente importantes para el sistema postal, pues al dar un vistazo al censo del año de 1876, se observa que en ellas hay una considerable cantidad de población, lo cual confirma la necesidad de comunicación y la importancia en la regularidad de operación de esta línea. Así mismo, es importante, ya que estas dos ciudades fueron escenarios comerciales e industriales importantes, pues en Manizales con el café empezaba a ser la base de la economía regional de este territorio.

#### **Línea de correo de tercer orden entre Abejorral y Pensilvania.**

Así como existió un correo entre Medellín y Manizales, en el sur del Estado Soberano de Antioquia, también funcionó un correo que comunicó las estafetas postales ubicadas en Abejorral y Pensilvania, que demandaba 2 días y medio para la ida e igual tiempo para el regreso.

Este itinerario de comunicación postal iniciaba el recorrido en la estafeta ubicada en Abejorral los domingos a las 9 de la mañana, donde arribaba a Sonsón los domingos a las 12 del día y posteriormente terminaba en Pensilvania los días martes a las 2 de la tarde.

Como ya se mencionó anteriormente, el regreso también implicó 2 días y medio de recorrido: iniciaba en Pensilvania los martes a las 4 de la tarde, de allí se entraba a Sonsón que funcionó como estafeta intermedia el día jueves a las 4 de la tarde y finalmente llegaba nuevamente a Abejorral los viernes a las 11 de la mañana.<sup>235</sup>

### **Líneas de correos Nacionales**

Además de la comunicación intrarregional, es decir; de aquella que operaba en el interior de Antioquia, también existió una comunicación con otras regiones del país como Bogotá, Barranquilla, Mompo y Manizales. Esa operatividad interregional, traspasó las fronteras políticas administrativas de Antioquia, y se expandió a otras ciudades del territorio Nacional. En este sentido, si se representara Antioquia, desde el sistema postal, esta representación se expande más allá de sus fronteras políticas, pues tal aspecto se confirma a través del funcionamiento de varios correos como el de Medellín – Bogotá durante la segunda mitad del siglo XIX.

De este modo en el siguiente mapa se representa la comunicación interregional, es decir, aquellos correos que partían de Antioquia y a través de enlaces con otras líneas nacionales como la del atlántico, lograban la comunicación con otras regiones y con Europa. Así mismo el mapa es el resultado de un dibujo de un mapa extraído del IGAC, con la superposición del trazo de los correos a nivel interno de Antioquia y la línea transversal Nacional del Atlántico.

---

<sup>235</sup> “Correo semanal de Abejorral a Pensilvania”, en: *Boletín Oficial*, Órgano de Gobierno, Estado Soberano de Antioquia, diario de la Mañana, Medellín, viernes 8 de octubre de 1875, Año XIII, Número 872, sp.

**MAPA15**

### **Itinerario de orden Nacional entre Bogotá y Medellín y Viceversa**

En el año de 1866, el Boletín Oficial de Antioquia registra a través de un itinerario, la operatividad de un correo adscrito a la línea Nacional entre Bogotá y Medellín. Este correo salía de Bogotá y pasaba por las oficinas postales intermedias de Facatativá, San Juan de Rioseco, Ambalema, Lérída, Manizales, Rionegro y finalmente Medellín. En la ida, el correo partía de Bogotá los días miércoles a las 2 de la tarde y llegaba a Facatativá los jueves a las 9 de la mañana. De esta última población partía el mismo día a las 10 de la mañana y llegaba a San Juan de Rioseco el mismo jueves a las 7 de la noche. El día viernes continuaba su marcha a las 5 de la mañana y entraba a Ambalema a las 3 de la tarde. De este lugar se proseguía la conducción del correo el día sábado a las 5 de la mañana hasta Lérída donde se llegaba el mismo día a las 9 de la mañana. Luego de estar en esta población se aproximaba la llegada a territorio antioqueño, con la llegada a Manizales donde el correo debía entrar a esta ciudad los días martes a las 7 de la noche con suspensión del tránsito hasta el Miércoles a las 5 de la mañana que era el momento en que se partía hacia Rionegro donde se llegaba los domingos a las 6 de la tarde. Con la llegada del correo a esta población, se estaba a un paso de la ciudad de Medellín, por lo cual se partía los días lunes a las 5 de la mañana y finalmente entraba a la capital del Estado Soberano el mismo lunes a las 12 del día.

Para el regreso desde Medellín hasta Bogotá, se iniciaba el retorno en la capital los días miércoles a las 5 de la mañana y se entraba a Rionegro el mismo día a las 12 de día. Desde esta estafeta, se continuaba el retorno el miércoles a las 2 de la tarde y se entraba a Manizales los días lunes a las 12 del día. En Manizales, el correo proseguía su marcha a la 1 de la tarde y llegaba a Lérída a las 10 de la mañana. Ya en la población de Lérída el correo no se detenía, sino que partía una hora después de la llegada y entraba a la siguiente estafeta ubicada en Ambalema el viernes a las 3 de la tarde donde se pernoctaba hasta el día sábado. Desde la estafeta ubicada en Ambalema se proseguía el retorno el mismo sábado a las 2 de la tarde con llegada a San Juan de Rioseco los domingos a las 10 de la mañana y de este lugar una hora

después de continuaba hacia Facatativá con llegada el día Lunes a las 9 de la mañana. Finalmente desde esta última población continuaba el recorrido de retorno los lunes a las 10 de la mañana con regreso a Bogotá a las 4 de la tarde<sup>236</sup>.

Como se puede observar en este itinerario, el tiempo necesario para que los conductores realizaran la comunicación entre estas dos poblaciones en 1866 y posteriormente, fue de 12 días de tránsito diurno por el territorio, 6 días para la ida y 6 para el retorno.

Ahora bien, para la comunicación entre Bogotá y Medellín también existió otra ruta con más estafetas postales, ya que pasaba por las instauradas en Bogotá, Facatativá, Aguacalera, Villeta, Guaduas, Honda, Santa Ana, Santo Domingo, Soledad, Manizales, Neira, Aránzazu, Salamina, Pacora, Aguadas, Abejorral, La Ceja, Rionegro y finalmente Medellín. En este itinerario ya no es obligación del conductor entrar a las oficinas de San Juan de Rioseco, pero si debía entrar a otras adicionales que cubría el itinerario. De esta manera, este itinerario era mucho más completo, en términos de que comprendía más estafetas a donde el conductor debía entrar con los correos.

### **Línea hacia Barranquilla.**

La línea transversal del Atlántico fue aquella por la cual algunos correos de Antioquia establecieron comunicación con la ciudad de Barranquilla. En esta medida, los correos que giraban entre Medellín y Nare pertenecientes a la línea transversal del Atlántico, se enlazaban en la oficina de Nare con el Correo Nacional de Bogotá, pasando por las oficinas postales de Puerto Berrio, Puerto Rioscos, Bocas del Paturia, Bodega Central, Puerto Nacional, Banco, Magangué, Zambrano, Calamar y Barranquilla.

---

<sup>236</sup> "Itinerario entre Bogotá y Medellín", en *Boletín Oficial*, Estados Unidos de Colombia, Medellín, 17 de diciembre de 1866, Año III, Número 187, p. 409.

En la línea del Atlántico vía Nare, se despachaban tres correos de correspondencia que partían de Medellín los días 4, 14 y 24 de cada mes y llegaban a Nare los 9, 19 y 29 de cada mes. Allí se enlazaban con el correo de la línea del Atlántico proveniente de Bogotá. Luego de que se realizaba en enlace en Puerto Nare, el correo regresaba de manera inmediata y llegaba nuevamente a Medellín los días 3, 23, 2 o 3 de cada mes.

En el caso de las encomiendas, se despachaban los correos el día 13 de cada mes con llegada a Puerto Nare los días 20 y posteriormente se enlazaba con el que giraba de Bogotá hacia Barranquilla. Después de llegar a Nare y realizar el respectivo enlace, el correo de encomiendas regresaba los días 22 de cada mes y llegaban los días 28 nuevamente a Medellín.<sup>237</sup>

Como se puede ver, no existió un correo directo entre Medellín y Barraquilla; la comunicación entre estas dos poblaciones se dio a través de una transversalidad o unión de dos líneas postales, una de ellas perteneciente al sistema postal Nacional y la otra adscrita al sistema de correos de Antioquia.

### **Línea de coreos entre Zaragoza y Mompóx**

De otro lado, hacia 1870, el gobernador de la provincia Antonio Ribón, en uso de la facultad que le confería la cláusula 5<sup>o</sup> del convenio postal celebrado entre los señores presidentes constitucionales de Bolívar y Antioquia, decretó el itinerario que se debía seguir para movilizar la correspondencia entre el distrito de Zaragoza en el Estado Soberano de Antioquia y el de Mompóx en el de Bolívar.<sup>238</sup> Este itinerario tenía estafetas intermedias en Secuí, Majagual, Sucre y Magangué con una frecuencia quincenal y un recorrido que implicaba 8 días tanto en la ida como en el regreso desde Mompóx a Zaragoza.

---

<sup>237</sup> "Correos Nacionales", en *Registro Oficial*, Órgano del Gobierno, Estados Unidos de Colombia, Estado Soberano de Antioquia, Medellín, viernes 22 de junio de 1877, Año I, numero, 12. p.82.

<sup>238</sup> "Itinerario del correo Entre Zaragoza y Mompóx", en *Boletín Oficial* de Antioquia, Medellín, lunes 18 de julio de 1870, Año, VII, trimestre III, p 152.

De este modo toda la serie de itinerarios que funcionaban en los departamentos del Norte, Nordeste, Sur, Suroeste, Sopetrán, Occidente, Oriente y Centro del Estado Soberano de Antioquia, el cual partir de 1886 se denomina como departamento, reflejan la amplia cobertura que tuvo el sistema de correos en este territorio. Poder contar con variables como el año, las horas, fechas, días y nombre de las estafetas en cada itinerario, es también algo que enriquece el discurso, pero que además demuestra la buena organización y prestación del servicio durante varias décadas del siglo XIX y XX en el territorio antioqueño y Nacional.

Es a través de la recopilación, sistematización, dibujo y descripción de todos los itinerarios de correos, que se pudo observar la malla o red postal que conformaban Antioquia y la expansión que tuvieron, ya que iban más allá de las fronteras políticas de este departamento. De igual manera estos itinerarios, dejan ver que el sistema de correos atendía todos los departamentos del Estado Soberano de Antioquia, posteriormente denominado Departamento. De este modo en el sistema de correos reconstruido en esta tesis entre 1859 y 1919 se observan un total de 16 líneas de correos de primer orden, más de 35 líneas de correos de segundo orden y 3 líneas de correos de tercer orden. De la misma manera en los itinerarios de se reportan 4 líneas de carácter Nacional, pues hubo líneas de correos hacia Bogotá, Barranquilla, Manizales y Mompox. Finalmente, la descripción de los itinerarios y de algunos informes en la prensa, son indicadores de la importancia, cobertura y operatividad que tuvo el sistema de correos en Antioquia durante los años que esta tesis propuso.

## CONCLUSIONES

En primer lugar y como efecto de la inercia del historiador que se interesa en conocer el panorama de producción bibliográfica sobre un objeto posible de ser historiado, es importante no dejar de señalar que con este ejercicio de investigación sobre el sistema de correos en Antioquia entre 1859 y 1919, se ha podido constatar, como se hace constar en el primer capítulo, que se trata de un objeto de investigación poco explorado por la disciplina de la historia, eso sí, en lo que atañe a la historia de Colombia y Antioquia en particular. Por ello, esta tesis se ofrece como un insumo más para ir llenando el vacío historiográfico existente con respecto a la historia del sistema postal en Colombia

En esta tesis, los mapas, herramienta privilegiada de la geografía y de otros saberes que se ocupan de estudiar el *espacio*, fueron un instrumento clave en el ejercicio de concatenación y confrontación de las fuentes, así como para la reconstrucción de la estructura de distribución de los correos en el territorio, y en igual medida para el análisis de los datos. Con ellos, además de lograr una descripción de las rutas, poblaciones y caminos que debían seguir los conductores en el territorio, se logra dibujar una distribución político-administrativa de gran utilidad para entender la dinámica territorial (económico-demográfica) de Antioquia.

El correo que funcionó entre personas de carne y hueso quienes afrontaban las condiciones territoriales y culturales de la época en su afán de prestar un buen y ágil servicio, operó con base a una legislación fuerte y constante; y si bien las administraciones buscaban incrementar los ingresos del Ramo, o por lo menos mantener un equilibrio entre productos y gastos, el transporte de efectos de carácter oficial, así como de impresos como los periódicos de la época, siempre se movilizaron libres de porte; por ello, son la permanente evidencia de su carácter oficial de servicio público orientado al fomento de la comunicación en el territorio.

Tal como se deduce del archivo propio de esta tesis, el correo contó con una estructura jerarquizada de funciones entre sus empleados y a su vez conformó una estructura reticular de distribución de cartas, encomiendas y valores. Igualmente, contó con una forma de operar fuertemente regulada, controlada y vigilada y, además, con una variedad de itinerarios que posibilitaron la interacción de todos los puntos en el territorio. Es en este sentido, de un uso poco abusivo de la metáfora biológica de estructura y función, que aquí se ha podido hablar de un sistema postal en Antioquia, pues es claro que el Ramo se conformó para el caso de Antioquia en el período estudiado en un sistema.

En este sentido, y como un apunte importante a una de la hipótesis, esta tesis muestra que el correo sí tuvo un verdadero funcionamiento institucionalizado en el territorio antioqueño, pues su aparato legislativo, normativo y burocrático (rutas, itinerarios, valores, funcionarios, estafetas, entre otros) fue dinámico y por lo tanto logró comunicar una gran parte de la población. Si bien, se observan reformas y reorganizaciones, nunca suspendieron por completo la operatividad en el territorio. Dicho de otro modo, como se infiere de la correlación entre la movilidad de las estafetas y la permanencia geográfica de las líneas, la prestación del servicio postal en Colombia y Antioquia mantuvo una coherencia y constancia durante varios siglos, por lo menos hasta la introducción del correo aéreo.

Con respecto a la cobertura que logró el Ramo Postal, y con base en los mapas que se presentan en la tesis, es posible señalar que si bien es claro que Medellín concentró gran parte del flujo postal y funcionó como un centro distribuidor de los correos de primera línea, la cobertura del servicio se extendió hasta lugares periféricos a través de la conexión en red de estas líneas de primer orden con las de segundo y tercer orden.

Es importante señalar también que tal como lo sugiere Pierre Musso, Michel Serres y otros, la metáfora de la red es una herramienta necesaria para pensar y entender esa configuración de un medio de comunicación más de carácter inmaterial como fue el correo en el período estudiado. A su vez, que la historia de las técnicas, es un

insumo clave para poder no sólo clasificar las diferentes formas de instrumentalización, sino para entender el altamente regulado aparato administrativo que está tras el operar del correo, quizá como tecnologías del tipo de las descritas por Michel Foucault como tecnologías del Yo.

Finalmente, se debe reconocer que aunque la tesis no se ocupó del asunto de las representaciones sociales que están tras el funcionamiento de un servicio como el correo, es claro que cumplió una función de operador cultural y reestructurador del territorio. Pero más allá de esas limitaciones más de carácter operativo que académico, se reconoce allí una deriva importante para seguir en la investigación del papel social que cumplió y confrontar los resultados que allí se obtengan con la reconstrucción de su estructura y función que esta tesis presenta.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARANGO JARAMILLO, Mario, Augusto, PEINADO NAVARRO y Juan, SANTA MARÍA ÁLVAREZ, *Comunicaciones y correos en la historia de Colombia y Antioquia*, Bogotá, Editorial Gente Nueva, 1996.
- ARAMBURO CLARA, Sergio CARDONA, Josefina GONZALES y Lucely VILLEGAS (COMP), *Rionegro, colección de estudios de localidades*, 1º edición, CORNARE- INER, Medellín 1990.
- AFITECOL, *Emisión*, 150 Años Primera Emisión de Sellos Postales de Colombia, versión electrónica, <http://www.afitecol.com/?>, p1559.
- ATLAS GEOESTRATÉGICO DE ANTIOQUIA, *Plan estratégico de Antioquia*, PLANEA, 2ª edición, noviembre de 2006.
- BACZKO Bronislaw, *Los imaginarios sociales, memorias y esperanzas colectivas*, 2ª Edición, Buenos Aires, Nueva Visión, Ed Payot, 1999.
- BOTERO Mary luz, *El Telégrafo en Colombia, una geografía de alambres en la segunda mitad del siglo XIX*. Trabajo de grado en Historia, Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Universidad Nacional, sede Medellín, mayo de 2006.
- BOTERO SALDARRIAGA R, *Los correos, el correo liberal, Medellín, Diario de la mañana*, Republica de Colombia, viernes 9 de abril de 1920, Año V, Número 573.
- BRAUDEL Fernand, *La historia y las ciencias sociales*, 4ª edición, Madrid, Alianza Editorial S.A, el libro del bolsillo, 1979.
- BRIGGS Asa, y Peter BURKE, *De Gutenberg a internet, Una Historia Social de los medios de comunicación*, Madrid España, Editorial Taurus-Historia, 2002.
- BURKE Peter, *Formas de Historia Cultural*, versión de velen Urrutia, Madrid España, Alianza Editorial, 2000.
- CASTILLO LEÓN Víctor Julio, *La organización y funcionamiento de los correos en el Estado Soberano de Santander 1856-1886*, Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 1995.
- CALDERÓN QUIJANO José Antonio (Ed) y Escuela de Estudios Hispano-Americanos, *Los Virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos III*, Vols 203-204, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de la Universidad de Sevilla, 1972.

- CHARTIER Roger, *El mundo como representación, historia cultural entre práctica y representación*, 5ª edición, Barcelona, Editorial Gedisa S.A, 2002.
- CHICANGANA BAYONA Yoben Aucardo, Debates de la historia cultural, conversación con el profesor Peter Burke, *Historia crítica*, Número 37, Bogotá, 2009.
- DARIAS Victoriano, “El sello de correos, como medio informativo”. La antigua Guinea española, en su filatelia” en *Revista Latina de comunicación social*, Número 42, junio de 2011.
- DEBRAY Régis, *Transmitir*, Edición, Odile, Jacob, Paris, Editorial Manantial, 1997.
- EAGLETON Terry, *La Idea de Cultura, una mirada política sobre los conflictos culturales*, Barcelona España, Editorial Paidós, 2001.
- ELIAS Norbert, *Sobre el tiempo*, Fondo de Cultura Económica, México 1989.
- FONTANA Josep, *La historia de los hombres, el giro cultural*, Barcelona, España, Editorial Crítica, 2001.
- GEERTZ Clifford, *La interpretación de las Culturas*, Barcelona, Editorial Gedisa, 1983.
- GILLE Bertrand, *Introducción a la historia de las técnicas*, Gallimard, Barcelona, Editorial Critica-Marcombo, 1978.
- GONZÁLEZ ESCOBAR Luis Fernando, *los caminos de Medellín a Rionegro, las rutas por Santa Elena 1800-1928, proyecto de investigación poblamiento, marcas territoriales y estructuras en la cuenca media de la quebrada Santa Elena*, Corantioquia, Medellín, diciembre de 1999-abril de 2000.
- GONZÁLEZ WHITE, Bernardo, “Numismática& Filatelia, correos de Colombia”, *El Mundo*, <http://www.elmundo.com/portal/resultados/detalles/?idx=119890>, versión electrónica: 22 de Junio de 2009.
- GORI J.J, *Anuario del servicio de correos Nacionales en los Estados Unidos de Colombia formado por el director general del ramo en cumplimiento del deber que le impone el inciso 16 del artículo 6, de la ley de 13 de junio de 1866*. Líneas de correos, Bogotá, Imprenta de la Nación, 1868.

- GUTIERREZ F Juan Felipe, *Las comunicaciones en la transición del siglo XIX al XX en el sistema territorial colombiano*, Tesis de Doctorado, Medellín, Universidad Nacional de Colombia, 2010.
- IBAÑEZ PEDRO M, “Estudio sobre el desarrollo del correo en Antioquia”, en *Boletín de Historia y Antigüedades*, Órgano de la Academia Nacional de Historia, Bogotá, Año IV, Número 46, Julio 1906.
- KUPER Adam, *Cultura, la Versión de los antropólogos*, Barcelona España, Editorial Paidós, 2001.
- McLUHAN Marshall, *Comprender los medios de comunicación, las extensiones del ser humano*, 1 edición, Barcelona-España, Editorial PAIDOS, documento en PDF 1996.
- MOLINER María, *diccionario de uso del español*, Madrid, Gredos, 2007.
- MORENO Delimiro y Juan CASTILLO MUÑOZ, *Del maguare a la fibra óptica, crónica de las comunicaciones*, Telecom, Empresa Nacional de Telecomunicaciones, Dirección de comunicaciones, Santa fe de Bogota, Editorial Gente Nueva, 1995.
- MORENO Delimiro, “Un siglo de comunicaciones y transportes en Colombia”, en Álvaro TIRADO MEJÍA, *Nueva Historia de Colombia*, Vol. IX, Capítulo 6, Editorial Planeta Colombia, Santafé de Bogotá, 1989-1998.
- MUSSO Pierre, “Génesis y crítica de la noción de red”, en Daniel PARROCHIA (Dir.), *Penser les réseaux*, (memorias del coloquio organizado en Montpellier el 20 y 21 de mayo de 1999 por el CRATEIR, Centre de recherche et d’analyse sur la technique, l’épistémologie de l’information et les réseaux), Seyssel, ChampVallon, 2001, coll. Milieux, traducción del francés por Jorge Márquez Valderrama, Bogotá, 2005.
- New York Public Library. División: Manuscripts and Archives Division. Fondo documental: Colonial Latin American Manuscripts and Transcripts from the Obadiah Rich Collection 1450-1853. Registrado así: PANDO, José y Antonio, *Itinerario real de correos del Nuevo Reino de Granada y Tierra Firme*, Santa Fé, 1770? New Granada, Rich 60 (quarto); Leaves (or Volumes): 1r-122v; Year(s) referred to: ca1770, Reel: 21.
- LAFFITE CARLES Christiane, “Navegación y correos en la costa colombiana en la época de la independencia”, en *Huellas*, Revista de la Universidad del Norte, Nº 38, Barranquilla, Agosto, 1993.

- LENIS BALLESTEROS César Augusto, “*Las otras colonizaciones en Antioquia, el caso del nordeste antioqueño*”, en *Historia y Sociedad*, número 16, Medellín, Universidad Nacional de Colombia sede Medellín, 2009.
- LE GOFF Jaques, Roger CHARTIER y Jaques REVEL, *Nueva Historia*, Enciclopedia del saber Moderno, Editorial, 2000.
- “Los correos en Antioquia”, en *Repertorio Histórico de la academia Antioqueña de Historia*, Vol. 24, N° 207, Medellín, Ed, Granamerica, 1969.
- *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus secciones ordinarias de 1896*, Medellín, impresiones del departamento, 1896.
- ORTÍZ MESA Luis Javier, “Antioquia bajo el federalismo”, en Jorge Orlando MELO, *Historia de Antioquia*, Colombia, Suramericana de Seguros, Editorial, Presencia LTDA, 1988.
- ORTÍZ MESA Luis Javier, Antioquia durante la regeneración, en Jorge Orlando MELO, *Historia de Antioquia*, Colombia, Suramericana de Seguros, Editorial, Presencia LTDA, 1988.
- PALACIO Marcos y Frank ZAFFORD, *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida, su historia*, Bogotá, Editorial Norma 2002.
- PAVIAS Víctor M, *De correos: glosas y reparos*, Bogotá, 1930, Archivos Personales, doc. 243 f364-367. Sala patrimonial, Universidad de Antioquia.
- RESTREPO Gloria, *Aproximación cultural al concepto de territorio*, [http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/geografia/geografia/aprox.htm#\\_ftn1](http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/geografia/geografia/aprox.htm#_ftn1), Versión electrónica.
- SALDARRIAGA PELAEZ María Elena, *La guerra civil de los supremos: Demografía y Territorio*, Tesis de Maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín. 2000.
- SCOTT Lash, *Critica de la información*, Argentina, Ed Amorrout 2005.
- SERRES Michel, *La comunicación*, Hermes I, Barcelona, Editorial Anthropos, 1996.
- STIEGLER Bernard, *La técnica y el tiempo*, (tres tomos), Hondarribia, Hiru, 2002.
- URIBE DE H María Teresa y Jesús María ALVAREZ GAVIRIA, *Cien Años de prensa en Colombia 1840-1940, catalogo indizado de la prensa existente en la*

*sala de periódicos de la biblioteca central de la Universidad de Antioquia*, Editorial, Clío, Universidad de Antioquia, Medellín - Colombia 1985.

- ZINGARELLI Nicola, *Il nuovo Zingarelli minore*, Bologna, Nicola Zingarelli, 1987. Además: MOLINER María, *Diccionario de uso del español*, Madrid, Gredos, 2007.

## **FUENTE PRIMARIA.**

- A.H.A, Caminos, tomo 3270, documento 3, con 26 hojas, 1870.
- A.H.A, Caminos, tomo 3273, documento 1, con 229 folios, 1872-1873.
- A.H.A, *Informe del gobernador del Departamento de Antioquia a la Asamblea en sus secciones de 1894*, Medellín, Imprenta del Departamento, 1894.
- A.H.A, Informe del secretario de fomento al ciudadano presidente del Estado Soberano de Antioquia, Medellín, Imprenta del Departamento, 1875.
- A.H.A, Sección presidio, tomo 2773, documento 1, con 80 hojas, 1873.
- ALVAREZ Clímaco, *Al público: Acusación al Administrador de correos*, HS4/D186/F192-193, Colección de periódicos, 4° piso, Universidad de Antioquia.
- *BOLETIN OFICIAL DE CAMINOS*, Junta Departamental de Caminos, Colección Antioquia Biblioteca, 4° piso, Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia, Imprenta Oficial, 1911.
- *BOLETÍN OFICIAL*, Estados Unidos de Colombia, Estado Soberano de Antioquia, departamento de Antioquia, Medellín, 1859-1919. Revisado en el Archivo Histórico de Antioquia A.H.A y en la colección de periódicos de la Universidad de Antioquia.
- Carta recibida por Carlos E. Restrepo, *Archivos personales*, piso 4, CER/CR 68-3, doc 219, f351, Universidad de Antioquia Bogotá, 1930.
- *CORREOS NACIONALES*, Encomiendas y correspondencia, Colección de Periódicos. Piso 4, HS6/D107/F110, Universidad de Antioquia, Medellín 1869.
- DIRECCIÓN GENERAL DE CAMINOS DE MEDELLÍN, *Mapa de los caminos y carreteras de Antioquia*, Medellín-Antioquia, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, Facultad de Minas, 1934.

- MUCHOS LIBERALES, escandalo inaudito, Medellín 1 de enero de 1854, hojas sueltas, documento 1 de 1854, folios 1, Colección de periódicos, 4° piso, Universidad de Antioquia.
- *Informe del secretario de la Junta Departamental de Obras Públicas, del Departamento de Antioquía*, al señor ministro de Obras Públicas y Fomento, imprenta oficial, Medellín, 1906.
- Oficina de Estadística Nacional, *Estadística de Colombia. Parte Primera: territorio, divisiones gubernativas i renovación de los poderes públicos*, Bogotá, Imprenta de Medardo Rivas, 1876.
- *REPERTORIO OFICIAL*, Órgano del Gobierno del Departamento, Republica de Colombia, departamento de Antioquia, 1859-1919. Consultado en el A.H.A y en la colección de Periódicos de la Universidad de Antioquia.
- 

#### **FUENTES Y PÁGINAS WEB**

- <http://www.lahistoriadelperu.com/2010/03/chasqui-mensajero-inca.html>.
- <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/periodismo/per2.htm>.
- [http://www.sepomex.gob.mx/Acerca correos/Paginas/Acerca correos.aspx](http://www.sepomex.gob.mx/Acerca%20correos/Paginas/Acerca%20correos.aspx).
- <http://www.chilecollector.com/archwebhist2/archwebprefilatelia/administradores01.html>.
- [http://www.periciascaligraficas.com\\_](http://www.periciascaligraficas.com_)
- [http://www.uruguayeduca.edu.uy/Userfiles/P0001/File/correo\\_historia.pdf\\_](http://www.uruguayeduca.edu.uy/Userfiles/P0001/File/correo_historia.pdf_)
- <http://www.slideshare.net/yonyvasquezvaca/la-importancia-del-correo-a-travs-del-tiempo>.
- <http://www.correosdelecuador.com.ec/pages/interna.php?txtCodInfo=34>.