

32

Historia Y MEMORIA

ISSN: 2027-5137

Enero - Junio , Año 2026 - Tunja, Colombia

**La carrera postal Buenos Aires-Paraguay
a través de los libros contables (1770-1784)**

<https://doi.org/10.19053/uptc.20275137.n32.2026.18719>

Milagros Belén Blanco
Páginas 145-173



La carrera postal Buenos Aires-Paraguay a través de los libros contables (1770-1784)

Milagros Belén Blanco¹

*Instituto de Investigaciones Geohistóricas, CONICET-UNNE,
Argentina*

Recepción: 29/12/2024

Evaluación: 03/05/2025

Aprobación: 04/06/2025


Artículo de Investigación e Innovación



<https://doi.org/10.19053/uptc.20275137.n32.2026.18719>

Resumen

El artículo estudia los primeros diez años de la carrera postal Buenos Aires-Paraguay a través de sus libros contables: registros de cartas francas, guías de las administraciones agregadas y libros de encomiendas. Tradicionalmente estas fuentes fueron empleadas para describir los ingresos de la Real Renta de Correos; sin embargo, a partir de estos registros y sus subregistros es posible establecer otras variables: frecuencias, origen y destinos, agentes involucrados, vigencia en la práctica de la reglamentación. A partir de la lectura de las fuentes y la elaboración de una base de datos, se obtuvieron resultados cuantitativos, que luego se convirtieron en explicaciones cualitativas a la luz de interpretaciones derivadas de otras fuentes bibliográficas. También el uso de los SIGs para la elaboración de la cartografía que nos permitió representar la espacialidad seguida por los correos. Esto permitió demostrar el funcionamiento de la carrera, su regularidad principalmente luego de 1775; la incidencia de la incorporación del servicio de

¹ Magíster en Historia por la Universidad Nacional de Tres de Febrero (Argentina). Auxiliar docente de primera categoría en la cátedra Teoría y Metodología de la Investigación Histórica en las carreras del profesorado y la licenciatura en Historia de la Facultad de Humanidades, UNNE. Becaria doctoral del CONICET con lugar de trabajo en el Instituto de Investigaciones Geohistóricas (CONICET-UNNE). Miembro del Núcleo de Estudios Históricos Coloniales (NEHC). ✉ bmilagrosbelen@gmail.com  <https://orcid.org/0000-0003-4381-5587>.



encomiendas, los alcances de las administraciones agregadas; y medir, en términos de ingresos, su aporte a la caja real.

Palabras claves: carrera postal, Buenos Aires-Paraguay, libros contables, cartas francas, guías, encomiendas.

The Postal Route: Buenos Aires and Paraguay Through Accounting Ledgers (1770–1784)

Abstract

This article studies the first ten years of the postal route between Buenos Aires and Paraguay through its accounting records: registers of free letters, guides of subsidiary administrations, and parcel books. Traditionally, these sources have been used to describe the revenues of the Royal Post Office, but from these records and their subrecords, it is possible to establish other variables: frequencies, origins and destinations, agents involved, and the practical implementation of regulations. From the reading of these sources and the creation of a database, quantitative results were obtained and later converted into qualitative explanations through interpretations supported by other bibliographic sources. Geographic Information Systems (GIS) were also used to create cartography, allowing for the representation of the spatiality, followed by postal routes. This revealed the operation and regularity of the postal route, especially after 1775, the incorporation of parcel services, the scope of subsidiary administrations, and their contribution to the royal treasury in terms of revenue.

Keywords: postal route, Buenos Aires–Paraguay, accounting books, free letters, guides, parcels.

La «ligne postale». Buenos Aires et le Paraguay à travers les livres comptables (1770-1784)

Résumé

L'article étudie les dix premières années de la ligne postale Buenos Aires–Paraguay à partir de ses livres comptables:

registres de lettres franches, guides des administrations agrégées et registres d'envois. Ces sources ont été traditionnellement utilisées pour décrire les revenus de la Régie royale des Postes ; toutefois, à partir de ces registres et de leurs sous-registres, il est possible d'établir d'autres variables : fréquences, origines et destinations, acteurs impliqués, vigueur pratique de la réglementation. À partir de la lecture des sources et de la construction d'une base de données, des résultats quantitatifs ont été obtenus, ensuite interprétés qualitativement à la lumière d'autres sources bibliographiques. L'usage des SIG pour la cartographie a permis de représenter la spatialité des itinéraires postaux. On a ainsi éclairé le fonctionnement de la ligne, sa régularité surtout après 1775, l'incidence de l'introduction du service des envois (encomiendas), la portée des administrations agrégées et la mesure, en termes de revenus, de sa contribution au Trésor royal.

Mots-clés: ligne postale, Buenos Aires–Paraguay, livres comptables, lettres franches, guides, envois.

Introducción

El artículo estudia los diez primeros años de la carrera postal Buenos Aires-Paraguay a través sus libros contables. En los últimos años, la historiografía dedicada al análisis del funcionamiento de las comunicaciones en los imperios ibéricos y, particularmente en el caso español, ha crecido notoriamente. A la luz de nuevas preguntas, ha superado a los trabajos más tradicionales que se habían centrado en referencias generales atentas a las normativas que emanaban desde la corona con respecto al correo como institución. Para el caso del sur sudamericano son referencias obligadas las obras de Ramón Cárcano, Ramón Castro Estévez y Walter Bosé quienes brindaron explicaciones muy ricas sobre el sistema postal rioplatense desde sus orígenes, los medios de transportes empleados, los conocimientos geográficos existentes y el accionar de algunos de los actores involucrados, especialmente los

administradores principales del correo²; sin embargo, en la actualidad el estudio del correo implica un análisis más profundo que encierra múltiples variables, entre estas: los agentes, los juegos de tensiones y negociaciones, las prácticas comunicativas más allá de las normativas, las incidencias de las características de cada uno de los espacios y, principalmente, el rol que ocupó en el desarrollo efectivo del gobierno³.

En este caso, proponemos un análisis de una carrera postal que funcionó dentro de la jurisdicción de la Administración de la Real Renta de Correos de Buenos Aires, a través documentación propia de la contaduría de dicha institución. Nos referimos particularmente a los libros de las cartas francas⁴ enviadas desde la administración principal a sus agregadas; las guías

2 Ramón Cárcano, *Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina. Tomo I y II* (Buenos Aires: Félix Lajouane, Librero-Editor, 1893); Ramón Castro Esteves, *Historia de correos y telégrafos de la República Argentina. Tomo I y II* (Buenos Aires: Talleres gráficos del Ministerio de Comunicaciones, 1934); Ramón Castro Esteves, *Historia de las comunicaciones argentinas. Manual de la Historia de correos y telégrafos de la República Argentina desde la época precolombina hasta 1850. Con una cronología hasta 1950*. (Buenos Aires: Talleres gráficos del Ministerio de Comunicaciones, 1958). Walter Bose, «Organización del correo en España y en las Indias occidentales: los correos mayores de España, de las Indias México, Guatemala y Cuba, y los correos marítimos: (síntesis histórica)», *Revista de Correos y Telégrafos*, (1942): 149-158; Walter Bosé, «La Real Renta de Correos de Buenos Aires. Síntesis estadística de 1767 a 1794», *Humanidades*, n° 35 (1960): 111-122.

3 Sobre este aspecto cabe destacar el creciente número de trabajos en materia de correos en los últimos años. Para el caso de los Correos Marítimos se pueden mencionar las producciones de José María Vallejo García-Hevia, «Los navíos de aviso y los correos marítimos a Indias (1492-1898)», *Ivis Fugit*, 7 (1998): 197-266; Rafael Cid Rodríguez. *Los Correos Marítimos de Indias en el siglo XVIII. Expedición y circulación de la correspondencia*, (Sevilla: UNED Sevilla, 2022); entre otros. En el caso de Moreno Cabanillas, sus trabajos permitieron dar cuenta también del funcionamiento de la Administración de Correos en Cartagena de Indias. Rocío Moreno Cabanillas, «Comunicación e Imperio: la Reforma del Correo en Cartagena de Indias 1707-1777 ¿Hacia un nuevo modelo de soberanía? Análisis histórico y diplomático». (Tesis de doctorado en Historia y Estudios Humanísticos: Europa, América, Lenguas y Artes, Universidad Pablo de Olavide, 2020). Lo propio hizo José Araneda Riquelme para Chile. José Araneda Riquelme, *Un gobierno de papel. El correo y las rutas de comunicación en tiempos de la reforma imperial de Chile (1764-1796)*, (Chile: Ediciones Biblioteca Nacional, 2020); sin embargo, en la historiografía rioplatense aún se trata de un área de vacancia que aún puede, y debe, ser analizado.

4 Por cartas o correspondencias francas se entiende a las misivas que se abonaban por anticipado al envío. Era utilizado en gran medida por los comerciantes para asegurarse que sus cartas no serían rechazadas por los destinatarios.

de correo⁵ con los asientos de las misivas llegadas a Buenos Aires y los libros de encomiendas, servicio que se incorporó a partir de 1777. Los mismos se hallan en el Archivo General de la Nación Argentina –en adelante AGNArg– en la Sala 13⁶. Se trata de un conjunto de registros que dan cuenta no sólo de los aspectos económicos del correo, sino que también permiten ver otras variables propias del desempeño de la carrera. Para la obtención de los datos de estos libros apelamos a la elaboración de una base de datos que nos permitió registrar, para el período propuesto, un total de 384 envíos de cartas francas, 483 guías y 145 encomiendas. Entre los datos extraídos tuvimos en cuenta: año, mes y día, carta o encomienda enviada, origen, destino, cartero que realizó el servicio, peso, precio, lugar del pago y el envío por correo ordinario o extraordinario. Luego, el análisis de estos datos permitió elaborar gráficos y porcentajes, pero también plantear explicaciones de tipo cualitativas sobre la práctica de la carrera, más allá de la normativa.

Asimismo, apelamos al uso de los Sistemas de Información Geográfica –en adelante SIGs– para la elaboración de la cartografía que presentamos en uno de los apartados. Consideramos fundamental la inclusión de la espacialidad como variable de análisis en nuestro estudio puesto que fue un factor importante al momento de la planificación de la carrera. Además, no permitió dimensionar los alcances de las administraciones involucradas. Partimos de la idea que existe la necesidad de estudiar administraciones y carreras postales particulares para poder comprender de forma más detallada la organización y funcionamiento del sistema postal implementado por los Borbones a partir del siglo XVIII⁷. Por ello tomamos la noción del juego de escalas propuestas por Jacques Revel,

5 Las guías eran las documentaciones enviadas desde las administraciones subdelegadas a la principal con las recaudaciones por correspondencias despachadas de cada una de ellas.

6 Sala está compuesta por un total de 115 tomos que contienen registros referentes tanto al correo marítimo como al terrestre. Asimismo, se trata de la documentación completa de la Real Renta de Correos de Buenos Aires, por lo que lo referente a la carrera que conforma nuestro objeto de estudio está disperso en estos legajos.

7 Tal como lo afirma Werner Stangl, resulta llamativo la escasa representación cartográfica, y, por tanto, la escasez de estudios desde esta perspectiva siendo que el correo es una institución inherentemente espacial. Esto se acentúa en las carreras terrestres, puesto que ha dominado en la historiografía la epistemología de las comunicaciones trasatlánticas.

quien sostiene que «algunos fenómenos masivos que estamos acostumbrados a pensar en términos globales pueden ser objeto de una lectura diferente si intentamos aprehenderlos a través de estrategias individuales»⁸.

En cuanto a la definición temporal tomamos los años de la planificación de la carrera y sus primeros diez años de funcionamiento (1770-1784). Esto coincide con la administración de Manuel Basavilbaso quien, junto a su padre Domingo Basavilbaso, fueron los principales organizadores del correo en el Río de la Plata. La selección de estos años permitió, por un lado, medir los ingresos del correo a partir de una carrera en particular y el impacto de la incorporación del servicio de encomiendas a las reales cajas. Por el otro, a partir del seguimiento de los registros, ver en la práctica cómo se fue agilizando el funcionamiento de dicha carrera.

El artículo se estructuró en cuatro apartados. En el primero, se hace una contextualización general sobre el proceso de instalación de la Administración en Buenos Aires y las negociaciones en torno a la carrera postal que conforma nuestro objeto de estudio. En el segundo apartado, se hizo un ejercicio de descripción de la documentación analizada y sus posibilidades de estudio. En una tercera parte, se presentan algunos de los resultados obtenidos que permiten ver la regularidad de dicha carrera. y, por último, nos detenemos en los ingresos que implicó esta carrera para la Real Caja del Correo.

1. La Administración General de Correos en Buenos Aires y la carrera postal Buenos Aires-Paraguay

Si bien no es nuestra intención desarrollar de forma minuciosa las reformas postales implementadas por los Borbones en el XVIII, resulta necesario recuperar algunas nociones para comprender el contexto en el que se desarrolló la carrera postal.

Werner Stangl, «Los correos terrestres de Cartagena de Indias en tiempos de la renta (1768-1810): Itinerarios, cartografía, un 'mapa en relación topográfica', GPS y un SIG», *Revista de Indias*, LXXX/278 (2020): 199-250, doi: <https://doi.org/10.3989/revindias.2020.007>.

⁸ Jacques Revel, dir., *Juego de escalas. Experiencias de microanálisis*. (San Martín, Argentina: Universidad Nacional de General San Martín, UNSAM EDITA, 2015), 15.

En 1764, durante el reinado de Carlos III, tuvo lugar la creación de la Real Renta de Correos Marítimos. Este hecho significó una reforma integral en el ámbito de las comunicaciones entre la península y América⁹. Luego del Real Decreto promulgado el 6 de agosto de dicho año, se dio a conocer el *Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales* donde se establecieron las administraciones dependientes, los agentes al servicio, las tarifas y los portes, las rutas, las frecuencias, las formas de distribución de la correspondencia. Asimismo, se le dotó a la nueva institución de un número de embarcaciones destinadas específicamente al servicio del correo. Este hecho no es menor no sólo porque aseguró una frecuencia más dinámica del servicio postal entre ambos puntos separados por el Atlántico, sino que además buscó poner fin a la dependencia de este servicio con los navíos del comercio¹⁰. La oficina central de los correos marítimos en la península se instaló en La Coruña, mientras que en América las principales administraciones estuvieron en La Habana y, posteriormente, Buenos Aires (1767). Las tres ciudades se constituyeron en el vértice del sistema comunicativo que con los años fue adquiriendo mayor complejidad¹¹.

La ruta con Buenos Aires fue el resultado de diversos proyectos que intentaron agilizar el sistema de comunicaciones. Inicialmente, el Río de la Plata recibía la correspondencia por vía terrestre desde el Perú. Sin embargo, el capitán de la armada Pedro González de Castejón recomendó la creación de la carrera de Buenos Aires aduciendo, entre otras cosas, la dificultad que representaba para el transporte de la correspondencia el tener que cruzar los Andes en ciertas épocas del año¹². Finalmente, la administración de la Real Renta de Correos Marítimos en

9 Rafael Cid Rodríguez, «La expedición de la correspondencia ultramarina y la salvaguarda de las comunicaciones postales con América durante los siglos XVI-XVIII», *Revista de Humanidades*, n° 49 (2023): 263-281. <https://revistas.uned.es/index.php/rdh/article/view/38598/28532>

10 Este aspecto fue trabajado por Cid Rodríguez quien advirtió la problemática que significaba el hecho de que los navíos de aviso se despachasen con el propósito de respaldar el comercio y, en consecuencia, sus salidas se ajustaban a los ritmos comerciales. Ello limitaba la frecuencia y la regularidad de las expediciones. Cid Rodríguez, «La expedición de la correspondencia ultramarina y la salvaguarda de las comunicaciones postales con América durante los siglos XVI-XVIII», 269.

11 Manuel Lago Martínez, «La Coruña en los correos marítimos de España», *Revista Porteo*, año I, n° 1 (1976): sp.

12 Rafael Cid Rodríguez, *Los Correos Marítimos de Indias en el siglo XVIII. Expedición y circulación de la correspondencia*, (Sevilla: UNED Sevilla, 2022), 143.

Buenos Aires fue inaugurada en 1767. En una carta a los señores directores generales de correos, fechada el 9 de marzo de ese año, el superintendente de correos el Marqués de Grimaldi, manifestó su preocupación por la necesidad de mejorar el tiempo estimado entre la salida de la correspondencia desde la península hasta su llegada a América y su posterior distribución. Es por ello por lo que dispuso la salida de un paquebot llamado «El príncipe» con destino a Buenos Aires que debía zarpar los días 15 de cada mes. Por su parte, desde Buenos Aires debía zarpar el paquebot de regreso cada tres meses¹³.

Con la incorporación de la «carrera de Buenos Aires», el superintendente de correos buscaba, además de la mejora del tiempo, una reducción en los gastos de la real hacienda, factor determinante en el sistema postal. Claro está, esta nueva ruta contó con la aprobación y el apoyo del gobernador de Buenos Aires, Pedro de Cevallos, tal como se puede apreciar en las recepciones de las misivas que tuvieron fines organizativos. Al frente de la administración fue puesto Domingo Basavilbaso, quien ocupó el puesto hasta 1772, cuando fue reemplazado por su hijo Manuel Basavilbaso, quien a su vez se mantuvo hasta 1794¹⁴.

El siguiente paso consistió en el establecimiento de carreras terrestres. La Real Renta de Correos Terrestres quedó bajo la dependencia de la Administración General de Correos. En Buenos Aires se montaron carreras que buscaban unir la ciudad-puerto con Montevideo, Paraguay, las antiguas misiones, la región del Tucumán, Cuyo, la zona del Alto Perú y la gobernación de Chile. Según una ordenanza en 1767 redactada por Julián López Ayllón, director general de correo, se estableció una división de administraciones en dos clases: principal y agregadas¹⁵. De este modo, la de Buenos Aires ocuparía el primer rango, mientras que el resto de las administraciones abiertas en torno a las carreras terrestres subordinadas a esta, serían administraciones agregadas.

13 Archivo General de la Nación (AGN), Buenos Aires-Argentina. Fondo *Basavilbaso*, S7-1422, (1737-1805).

14 Milagros Belén Blanco, «El rol político del correo. La creación de la carrera postal Buenos Aires-Asunción, 1774-1800», *Res Gesta*, n° 60, (2024): 21-47. doi: <https://doi.org/10.46553/RGES.60.2024>

15 Archivo General de la Nación, *División Colonia-Sección Gobierno, Correos instrucciones y reglamentos*, S9_1302, (1767).

En 1769, Domingo de Basavilbaso acordó con el gobernador del Paraguay, Carlos Morphi, la instalación de una administración de correos agregada a la de Buenos Aires, pero que también se vincularía con administraciones, de la misma categoría, que se crearían en Santa Fe y Corrientes. El *Proyecto de Correos por la vereda de Santa Fe hasta el Paraguay* fue elaborado por Manuel de Basavilbaso y aprobado en Madrid por la Real Renta en 1771¹⁶.

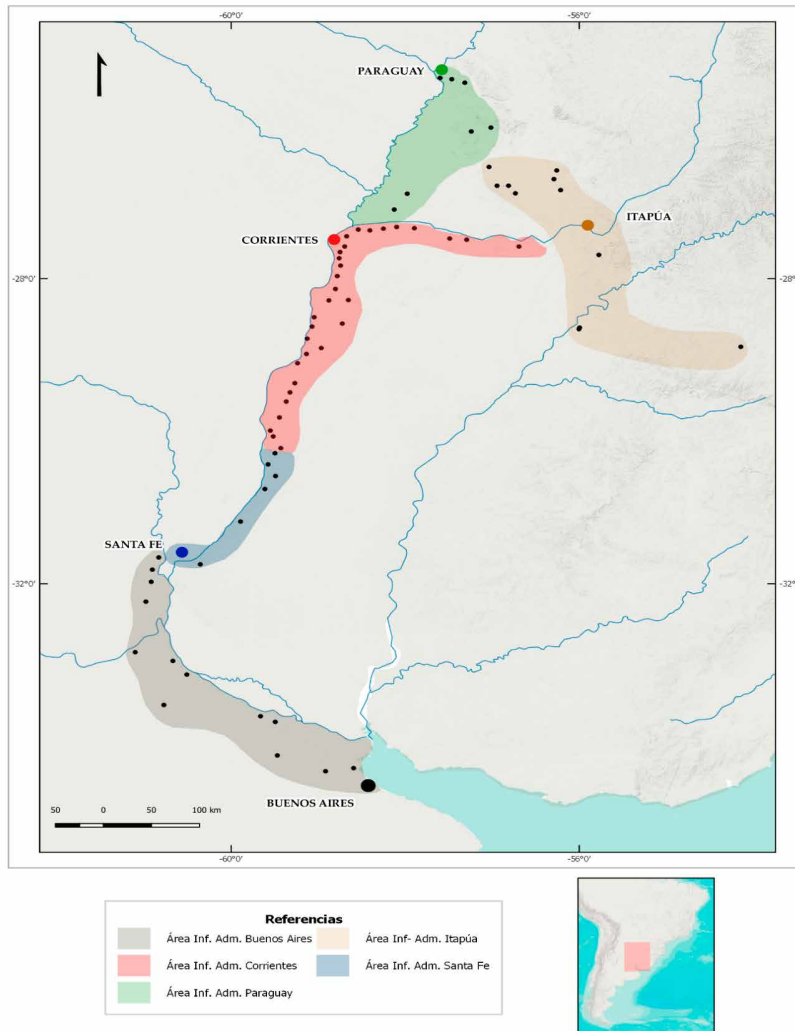
Para que la carrera tuviese éxito era menester que los administradores agregados de cada ciudad, en colaboración con los gobernadores y tenientes de gobernador, buscasen otros sujetos que estuviesen interesados en formar parte de la empresa como maestros de postas, oficiales de correo y canoeros. También debían colaborar en la instalación de postas que asegurasen la viabilidad de los caminos. Para el inicio de la planificación de los caminos se nombró comisionado de correos a Bernardo de Garmendia. Su función era realizar el recorrido que podía ser utilizado y organizar los espacios donde debían funcionar cada posta¹⁷. Según se consideraba, debía aprovecharse el camino por el río Paraná, si bien el trayecto se haría por tierra, costear el río implicaría que el camino sea más seguro. De este modo era aprovechado para fines utilitarios las características geográficas de la región. Mientras que la administración de Santa Fe serviría de nexo con la carrera del Perú, las postas de Corrientes lo harían con el Paraguay. Tras una serie de acuerdos y negociaciones, la carrera comenzó a funcionar en 1774.

La carrera funcionó entre 1774 y 1831, aunque su regularidad se vio interrumpida por el contexto revolucionario de la región luego de 1811. En todos esos años contó con un total de 82 postas, 4 administraciones agregadas y 6 administraciones menores. Tanto las administraciones como las postas se fueron incorporando a medida que la carrera se fue complejizando. Tal como representamos en el siguiente mapa, cada una de las administraciones agregadas tuvo un radio de influencia en las diferentes postas. Esto se ve claramente en los registros de la Real Renta que analizaremos en los siguientes apartados,

16 Federico Palma, *El correo en Corrientes durante la época colonial* (Chaco: n° 8, 1ra edición. Universidad Nacional del Nordeste, 1968), 110.

17 Walter Bosé, «Las postas en las provincias de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes y Misiones (1772-1820)», *Memoria Académica* vol. 20 (1970): 87-130. http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.1075/pr.1075.pdf.

puesto que tanto en los envíos como en las recepciones figuran las administraciones y no el conjunto de postas.



Mapa 1. Carrera Buenos Aires-Paraguay. Administraciones y áreas de influencia¹⁸

Fuente: Archivo General de la Nación (Argentina), Encomiendas; S13_2918; Archivo General de la Nación (Argentina), Guías de las cajas interiores, S13_2925; Archivo General de la Nación (Argentina), Cargo a las cajas interiores por correspondencias terrestres, S13_2929.

¹⁸ La cartografía fue elaborada por José A. Neziz con datos aportados por la autora del artículo en base a la documentación consultada.

2. La administración de correos como productora de documentación

Como ya se ha afirmado en reiteradas ocasiones por la historiografía, el siglo XVIII hispánico estuvo atravesado por un proceso de burocratización. La apertura de administraciones y oficinas vinculadas al gobierno real, los nombramientos de nuevos agentes y las normativas impuestas desde la corona para el funcionamiento de todo este nuevo aparato tuvo su correlato en la amplia producción de documentación emanada. En el caso del correo en particular, su «estructura piramidal marcaba el proceso de los trámites administrativos, que se llevaban a cabo en la gestión postal y la confección documental de dicha institución»¹⁹. Es decir, en las administraciones de correos –tanto principales como agregadas– no sólo que circulaban «papeles» sino que eran productores de estos.

El documento por excelencia dentro del sistema postal era «la carta»²⁰. A su vez, cada carta tenía modalidades diferentes: la carta real –escrita por el soberano a las autoridades delegadas–, la carta oficial, la que intercambian las autoridades entre sí o bien las que éstas dirigen al soberano; la carta particular –fruto de la correspondencia entre los particulares y las autoridades– y, la carta privada –remitida exclusivamente entre particulares–. A esta documentación se sumó un conjunto de expedientes, informes, reglamentaciones, inventarios, nombramientos, registros que eran tanto recibidos como producidos por cada una de las administraciones de correo. De este modo, y siguiendo las líneas de investigación actuales de la Diplomática, podemos afirmar que estos documentos se constituyen en productos

19 Rocío Moreno Cabanillas, «La génesis en la administración documental de correos de Cartagena de Indias», *Documenta & Instrumenta*, n° 20 (2022): 127-148, doi: <http://dx.doi.org/10.5209/docu.81328>.

20 El término carta para el período que estudiamos hace referencia también a documentos escritos por instancias jurídicas o poderes públicos diversos y no siempre con el mismo significado. Así, por ejemplo, la Real Cédula o la Real Provisión son designadas como cartas lo mismo que la mayor parte de los documentos notariales que aparecen acompañados por su correspondiente determinativo: de poder, de venta, de donación, etc. Cid Rodríguez, *Los Correos Marítimos de Indias...*, 51.

socioculturales en evolución y no como meros testimonios estáticos del pasado²¹.

En este artículo recuperamos principalmente tres tipos de registros de misivas y productos que circularon entre distintos puntos de la carrera Buenos Aires-Paraguay. Nos referimos a: cargo a las cajas interiores por correspondencias terrestres; registros de encomiendas y cargo de esta administración por las guías de las cajas interiores. Cada uno de ellos son asientos de diferentes actividades que se corresponden con las administraciones de la carrera en cuestión que se encuentran en la sala de contaduría del AGNArg²². Esta sala está compuesta por el conjunto de instituciones fiscales que funcionaron durante el período colonial en el Río de la Plata, tales como: Real Aduana de Buenos Aires, la Junta Superior de la Real Hacienda, el Tribunal Mayor y Real Audiencia de Cuentas, las Cajas Reales de las ciudades que formaron parte del Virreinato, la Dirección General de Tabacos y Naipes, la Junta de Temporalidades y la Real Renta de Correos²³.

Cabe aclarar que la administración de correos poseía cajas autónomas que funcionaban de forma independiente de las cajas reales manejadas por funcionarios de la Real Hacienda. Los administradores principales tenían la obligación de enviar un informe anual de las cuentas generales a la contaduría de

21 Rocío Moreno Cabanillas, «Comunicación e Imperio: la Reforma del Correo en Cartagena de Indias 1707-1777 ¿Hacia un nuevo modelo de soberanía? Análisis histórico y diplomático» (Tesis de doctorado, Universidad Pablo de Olavide, 2020), 481. Tanto en su tesis doctoral como en trabajos posteriores Moreno Cabanillas analizó las fuentes referidas a la Administración de Correos de Cartagena de Indias resguardadas en el Archivo General de Indias y en el Archivo General de la Nación de Colombia. Lo propio realizó Carmen del Camino Martínez con la sección de la Administración de correos de Lima en el Archivo de Indias.

22 Consideramos pertinente realizar algunas menciones sobre el estado y conservación de la documentación analizada. En general, estas fuentes se encuentran en buen estado por lo que es posible su lectura; sin embargo, en los libros de las cartas francas terrestres hay fojas que la misma tinta corroyó el papel por lo que en esos casos puntuales no es posible rescatar el dato.

23 En lo que respecta la documentación de la Real Renta de Correos abarca informes de las distintas administraciones, la reglamentación de los correos y el establecimiento de postas, las diferentes carreras y sus costos, los gastos y los recibos de los postillones, casos de contrabando y malversación de fondos, sumarios, sueldos percibidos y los detalles de cargo y data y la remisión de los caudales.

Madrid. Los administradores agregados enviaban a Buenos Aires el detalle de las entradas y salidas de sus administraciones, información que vemos reflejada en las guías. En el caso de cargo a las cajas interiores por correspondencias terrestres se trataba del registro de la administración principal sobre las misivas que se enviaban a las distintas carreras terrestres dependientes; lo propio ocurría con los libros de encomiendas donde el registro era de los bienes enviados.

El productor de dichos registros era el oficial mayor interventor quien tenía la facultad de actuar en los despachos siendo una especie de contador dentro de este esquema burocrático. Según el reglamento de 1762, era el encargado de las llaves de los caudales y debía rever las cuentas²⁴. Junto a estos agentes actuaban los oficiales de las estafetas, quienes debían ayudar a los anteriores puntualmente en la asistencia del despacho del correo, pero también en tareas extraordinarias que podían tener lugar²⁵. Tanto la administración principal como las agregadas debían contar con estas figuras.

En cuanto a la información que registraban, en general, era la misma en los tres libros. A partir de ellos se puede saber quién era el cartero encargado del traslado; el día, mes y año de envío (en el caso de encomiendas y francas) o de recepción (de las guías); el peso y el precio abonado; dónde y quién realizaba el pago (ya sea emisor o receptor de la correspondencia); para el caso de las encomiendas también se registraba quién enviaba, qué producto y quién lo iba a recibir; en las guías la información incorporada estaba relacionada a los días que salían de cada una de las administraciones subdelegadas. Estos datos dejan a la luz dos cuestiones, por un lado, una de las características de la monarquía absolutista en su intento por el control detallado de cada una de sus jurisdicciones; por el otro, actúan como una radiografía de la institución puesto que registran la práctica postal, más allá de lo que podía figurar en las reglamentaciones existentes. De este modo, tal como planteamos en la introducción, los libros contables del correo

24 Archivo General de la Nación (AGN), *Reglamentos e instrucciones*, S9_1302.

25 Archivo General de la Nación (AGN), *Reglamentos e instrucciones*, S9_1302.

permiten conocer no sólo sus ingresos, sino que se trata de una «fotografía»²⁶ que permite establecer: frecuencias, agentes involucrados, valores asignados, entre otros subregistros.

3. Entre guías, francas y encomiendas ¿cómo reducir la escala de análisis?

La reducción de la escala de análisis en una carrera terrestre en particular nos permitió dar cuenta de un conjunto de variables que desde una visión más global podían pasar desapercibidas. Sí tomamos el caso de nuestro espacio Buenos Aires-Paraguay debemos atender a diferentes fenómenos que explican el contexto.

Un primer elemento para tener en cuenta es el hecho de que esta carrera unió dos gobernaciones que estaban, al menos desde la jurisprudencia, separadas desde 1620²⁷. Este hecho no es menor puesto que si bien la ciudad de Asunción era la cabecera de la gobernación del Paraguay, estuvo subordinada a Buenos Aires en materia comunicativa. Esto se vio reflejado en la necesidad de la instalación y funcionamiento de dicha carrera y en la incidencia de ese espacio en los intercambios de correspondencias y encomiendas. En los casos de las ciudades de Santa Fe y Corrientes, estaban bajo la jurisdicción de la gobernación de Buenos Aires. En los siguientes gráficos representamos tanto los lugares de destino de las cartas francas (gráfico 1) y de las encomiendas (gráfico 2) como los orígenes de las guías arribas por esta carrera a la administración central (gráfico 3).

26 Tomamos la idea de los libros contables como fotografía puesto que somos conscientes que no se trata de una realidad acabada sino de un «efecto de realidad» que imita el objeto representado. Paula Inés Laguarda, «El uso de imágenes en historiografía», en *El hilo de Ariadna. Propuestas metodológicas para la investigación histórica*, ed. Claudia Salóm Tarquini, Sandra Fernández, María de los Ángeles Lanzillotta y Paula Laguarda (Buenos Aires, Prometeo libros: 2019). Estos libros contienen subregistros y, quizás, silencios voluntarios por lo que sus datos no pueden ser tomados como absolutos, aunque sí permiten tener un panorama amplio de lo que pudo haber ocurrido con el servicio postal.

27 Según los avances que hemos realizado en trabajos previos, las comunicaciones entre la gobernación de Buenos Aires y la del Paraguay datan de fines del siglo XVI y tuvieron lugar durante todo el siglo XVII. Sin embargo, estas fueron más esporádicas y su organización dependía de los agentes de gobierno locales; este hecho se buscó revertir con la reforma del XVIII.

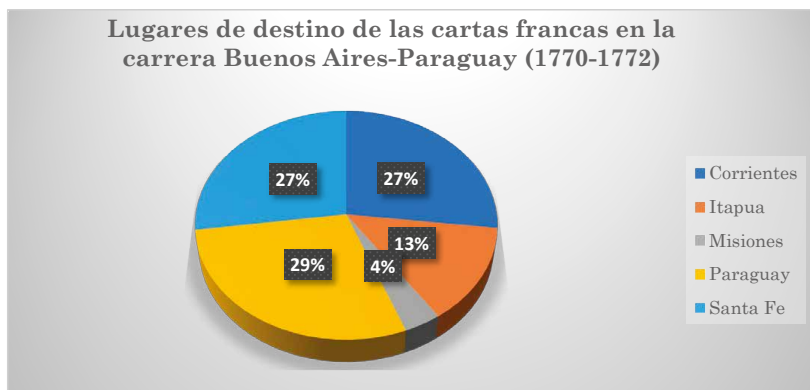


Gráfico 1: Lugares de destino de las cartas francas en la carrera Buenos Aires-Paraguay (1770-1772)

Fuente: Elaboración propia en base a Archivo General de la Nación (AGN), Cargo a las cajas interiores por *correspondencias terrestres*, S13_2929.

Tal como se puede observar en el gráfico anterior, el porcentaje de envío de cartas francas a Santa Fe y Corrientes era equitativo; Paraguay se encontraba en el primer lugar, aunque no muy distante de las anteriores. Especial mención merecen Misiones e Itapúa, en el caso del primero, los envíos se comenzaron a registrar a partir de marzo de 1776 hasta julio del año siguiente cuando se creó la administración de Itapúa²⁸. Al hablar de Misiones y su posterior administración, se hacía referencia al espacio de las antiguas misiones de guaraníes, administradas por la Compañía de Jesús hasta su expulsión a finales de la década de 1760²⁹.

²⁸ Walter Bose, «Los orígenes del correo en el Paraguay», *Anuario*, (1940): 3-30.

²⁹ Entre 1757 y 1762 existió un primer ensayo de correo practicado por Pedro de Cevallos, quien por esos años se hallaba cumpliendo con las tareas de la comisión demarcatoria luego del Tratado de Madrid (1750). Cevallos fue nombrado gobernador de Buenos Aires por esos años, por lo que necesitaba servirse de un sistema postal ágil que le permitiese estar al tanto de las noticias de la gobernación sin abandonar su puesto en la frontera. Es por ello por lo que aprovechó la organización que tenían los padres de la Compañía e instaló un correo regular. Éste tuvo pocos años de funcionamiento, pero sentó las bases que luego serían aprovechadas para la carrera en cuestión.

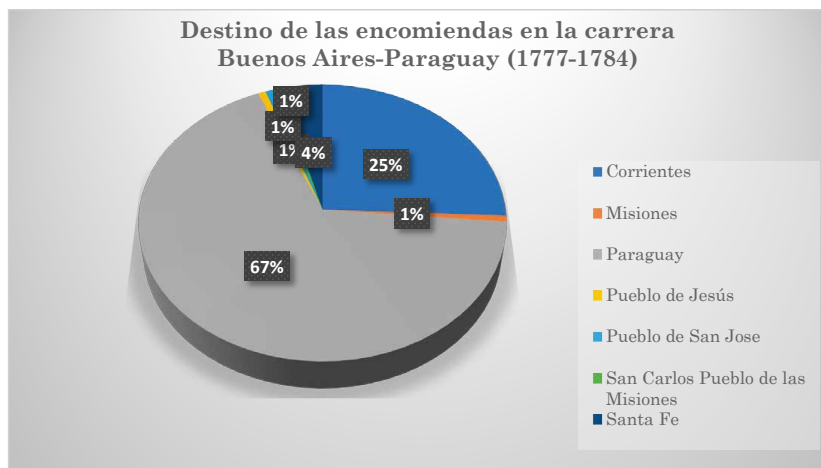


Gráfico 2: Destino de las encomiendas en la carrera Buenos Aires-Paraguay (1777-1784)

Fuente: Elaboración propia en base a Archivo General de la Nación (AGN), *Encomiendas*, S13_2918.

Los datos del gráfico 2 son muy diferentes al anterior. En este caso se nota una clara predominancia en los envíos hacia Paraguay, con un 67% siendo la Corrientes la administración siguiente con un 25%. Un aspecto que destacamos en este caso es el registro de pueblos particulares de las antiguas Misiones, si bien se trata del 1% en las tres menciones, es la única vez que figuran postas particulares y no las administraciones correspondientes. No contamos con una explicación del porqué de esta diferenciación, sólo podemos mencionar el hecho de que tanto los emisores como los receptores eran Frailes, aunque no se mencionan sus órdenes³⁰.

Ver: Walter Bosé, «El correo de las Misiones. Establecido por el gobernador de Buenos Aires, don Pedro de Cevallos», *Labor de los Centros de Estudios*, Publicación de la Universidad Nacional de La Plata, Sección II, tomo XXIV, n° 3 (1940): 49 a 68.

30 Archivo General de la Nación (AGN), *Encomiendas* S13_2918.

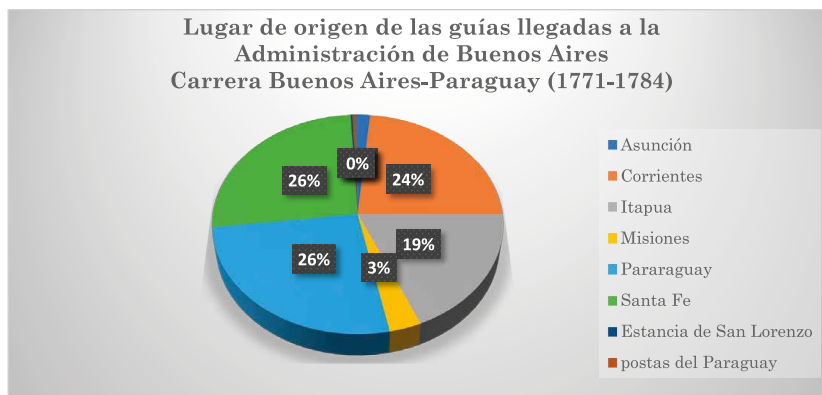


Gráfico 3: Lugar de origen de las guías llegadas a la Administración de Buenos Aires Carrera Buenos Aires-Paraguay (1771-1784)

Fuente: Elaboración propia en base a Archivo General de la Nación (AGN), guías de las cajas interiores, S13_2925.

El gráfico 3, muestra el comportamiento según la recepción de las guías provenientes de Paraguay, Itapúa, Corrientes y Santa Fe. En este caso vuelve a ocurrir un comportamiento similar que, con las cartas francas, es decir, los porcentajes son similares, lo que muestra una regularidad en el funcionamiento de la carrera, principalmente luego de 1776.

De los tres gráficos se puede inferir el rol que ocupó esta carrera con fines comunicativos a través del intercambio de misivas, pero no ocurrió lo mismo con los bienes en las encomiendas. Cabe mencionar que este último servicio se incorporó para 1777 recién y que, la carrera más activa en esto términos era la que unía con Potosí.

Un segundo aspecto que podemos obtener de este análisis tiene que ver con la regularidad que fue adquiriendo el correo por estos caminos. En el gráfico 4 que presentamos a continuación representamos la frecuencia de este, los números que figuran hacen referencia a la cantidad de meses que hubo de despacho o recepción en cada año. A partir de esto podemos ver que existió un incipiente intercambio de correspondencia previo a 1774, pero los registros son muy pocos. Entre 1770 y 1771, solamente 3 meses se enviaron cartas francas desde Buenos Aires hacia

Paraguay y recién al año siguiente se sumaron la llegada de guías en cinco meses. Para 1775 en adelante la regularidad se volvió más estable y se enviaron o recibieron cartas casi todos los meses. Incluso el gráfico muestra cómo aún en los meses que no hubo despacho de correspondencia desde Buenos Aires, las guías llegaron el año completo. Mención aparte merecen las encomiendas que, si bien se mantuvieron en números menores que las correspondencias, a partir de la década del '80 muestran un claro crecimiento.

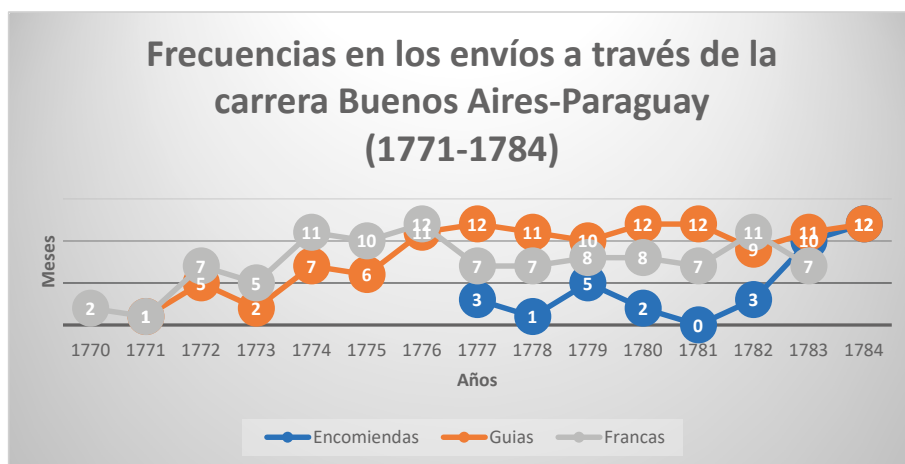


Gráfico 4: Frecuencias en los envíos a través de la carrera Buenos Aires-Paraguay (1771-1784)

Fuente: Elaboración propia en base a Archivo General de la Nación (AGN), Encomiendas, S13_2918; Archivo General de la Nación (AGN), Guías de las cajas interiores, S13_2925; Archivo General de la Nación (AGN), Cargo a las cajas interiores por correspondencias terrestres, S13_2929.

Vinculado a los meses que figuran en los registros se encuentran los días tanto de emisión como de recepción. Como uno de los objetivos de las carreras era la agilidad del correo, por reglamento estaban estipulados los días que cada administración debía despachar la correspondencia. En concordancia con los administradores de Buenos Aires, Santa Fe, y Asunción, se estipuló la regularidad de la carrera a través de un plan establecido de forma mensual. Dicho plan consideraba el día 12 para el despacho desde Buenos Aires, siguiendo el camino Santa Fe, Corrientes, Itapúa y Paraguay. Entre la salida y llegada a

la primera administración agregada no debían de pasar más de tres días; desde allí a Corrientes transcurrirían otros siete días, de éste a Itapúa seis y, finalmente hasta Paraguay otros seis días³¹. Es decir, el recorrido total era de aproximadamente veintidós días, a los que se podían agregar algunos días de descanso de los carteros o diferir en caso de dificultades en los caminos. Al momento de la aplicabilidad de la reforma postal hubo un verdadero intento por disciplinar los tiempos postales. Pero esto no siempre fue posible, pues la dinámica postal no sólo se vinculaba con la velocidad de los correos a caballo, sino también con la resistencia de los actores locales en despachar a la hora determinada³².

Si el plan lo llevamos a la praxis a través de las fuentes analizadas vemos que los despachos del correo ordinario desde Buenos Aires, efectivamente se realizaban los días 12 desde 1774 hasta noviembre de 1775; a partir de enero del año siguiente esta actividad pasó a tener lugar los 13 de cada mes, al igual que las encomiendas. En cuanto al correo extraordinario fue un recurso poco utilizado en esta carrera, sobre el total sólo el 5,48 % de los registros correspondieron a este recurso, mientras que el 94,52 % de los envíos se realizó por el correo ordinario. En los casos de las guías llegadas desde las administraciones agregadas, el 96,89 % ocurrió a través del correo ordinario y sólo el 3,11 % fue a través del servicio extraordinario.

Ahora bien, para hacer un seguimiento de la tardanza en el traslado pudimos recurrir a los registros de las guías, puesto que esa información quedaba asentada. En esos casos el arribo a Buenos Aires podía variar entre los días 8 al 11 de cada mes, aunque luego de la década del '80 casi siempre ocurrió los días 9. El funcionamiento regular era el siguiente: salida desde Paraguay el 13 de cada mes, desde Itapúa el 17, en el caso de Corrientes se realizaba el día 26 y, finalmente en Santa Fe ocurría el 6 del mes siguiente; sin embargo, las

31 Archivo General de la Provincia de Corrientes (AGPC), Corrientes-Argentina, *Gobierno*, t34 1774-1776, f.42.

32 Ver: Milagros Belen Blanco, «La instalación de la administración de correos en Corrientes, 1774-1811», *Folia Histórica del Nordeste*, n° 48 (2023): 151-176, doi: <http://dx.doi.org/10.30972/fhn.48487088>. José Araneda Riquelme, «Los correos como agentes de cambio. Actores postales en la reforma de las comunicaciones imperiales (Chile, 1764-1794)», *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, (2017), doi: <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.71552>.

variaciones nos muestran que los retrasos solían ocurrir en los tramos entre Itapúa y Corrientes o desde este último a Santa Fe. Una explicación probable de ello era el peligro de los ríos inundables en esos tramos del camino.

A pesar de las dificultades y de algunas variaciones en los planes iniciales, a partir de estos libros se puede ver cómo la carrera finalmente funcionó de forma efectiva. Este dato no es menor si se tiene en cuenta que durante la planificación, y a pesar de contar con la aprobación de Madrid, se trataba de un camino menor si se lo comparaba con Potosí. Cuando la corona aprobó el tránsito Buenos Aires-Paraguay, lo hizo bajo la condición de no enviar apoyo económico puesto que «no era responsabilidad de esa dependencia costear una nueva carrera», debido que «la Renta ya gravaba los elevados gastos que hacen en el giro los del Perú y Chile, era preciso que estos del Paraguay cubriesen sus gastos»³³.

Ante esta situación el administrador se debió pensar otras alternativas para la viabilidad de la carrera. Una solución fue el pedido a los administradores de que en la búsqueda de los maestros de postas tuviesen en cuenta a sujetos que pudiesen entregar caballos y víveres de su propiedad, y que a cambio contarían con fueros y estarían exentos del servicio militar³⁴. A estos maestros de postas, y posibles postillones, se les prometía también una jubilación tras cumplir quince años de servicio³⁵. Asimismo, encontramos varios instrumentos que indicaban la aprobación de fiadores para las distintas administraciones. Tales donaciones iban desde 200 pesos plata a 500 pesos plata, en algunos casos eran los propios administradores los que actuaban de fiadores, como el caso de Antonio Elguera en Santa Fe, y en otros era un tercero el que oficiaba de fiador en una administración, como ocurrió en Corrientes tras el nombramiento de Justo García Zúñiga quien tuvo como fiador a José Fernández Blanco. Este sistema de fianzas se mantuvo hasta la primera década del siglo XIX³⁶.

33 Archivo General de la Nación (Argentina, División Colonia, Sección *Gobierno colonial. Correos, guerra, gastos y filiaciones*), S9-738, (1770-1810).

34 Archivo General de la Nación (AGN), Fondo *Basavilbaso*, S7-1422, (1737-1805).

35 Fojas sueltas en Archivo General de la Nación (AGN), S9_726; Archivo General de la Nación (AGN), S9_727; Archivo General de la Nación (AGN), S9_730.

36 Archivo General de la Nación (AGN), División Colonia, Sección *Gobierno colonial. Correos, guerra, gastos y filiaciones*, 1770-1810, S9-738.

Los ingresos a la Real Caja

Desde el «Reglamento General para la Dirección y Gobierno de los Oficios de Correo Mayor y Postas de España»³⁷, dado a conocer en 1720 por parte de la corte de Felipe V se puede ver la variable de los ingresos en la organización de las administraciones. Este aspecto apareció constantemente en las reglamentaciones. El 7 de enero de 1764, Julián López Ayllón dio a conocer la «Instrucción que su majestad manda observar en los oficios de correo, para la dirección de los pliegos certificados (...)»³⁸, donde especificó los cuidados que debía tener el oficial mayor interventor para el ingreso a las cajas del correo; aspecto que repitió y amplió en la «Instrucción que manda observar SM en todo el reino sobre el modo de formar sumariamente y de plano las causas de denuncia y aprehensión de cartas (...)»³⁹ de diciembre del mismo año.

En lo que respecta a la carrera, las discusiones en torno a los precios de la correspondencia se dieron sobre todo en las vísperas de esta. Por bando del 30 de junio de 1769 en Buenos Aires, se establecieron las siguientes tarifas:

Carta sencilla.....	1 ½ reales
Carta doble.....	2 reales
Carta triple.....	2 ½ reales
Carta de una onza.....	3 reales
Correo extraordinario.....	5 pesos ⁴⁰

Ahora bien, junto a los acuerdos por establecer un monto para la correspondencia se presentó otro problema: la falta de moneda en la zona del Paraguay y Corrientes. El gobernador de Paraguay planteó que «los particulares que transitan en la carrera de este comercio para ese puerto, jamás se han interesado en imposición pecuniaria, ni otro efecto alguno, sino

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

38 Archivo General de la Nación (AGN), *Reglamentos e instrucciones*, S9_1302.

39 Archivo General de la Nación (AGN), *Reglamentos e instrucciones*, S9_1302.

40 Archivo General de la Nación (AGN), *Reglamentos e instrucciones*, S9_1303.

que se han servido en mutual correspondencia unos a otros»⁴¹. La solución a este inconveniente fue el cobro por adelantado en Buenos Aires de las misivas que se enviaban a Paraguay; o, en el caso que el envío ocurriese en esta última administración, el encargado de pagar sería el receptor.

Si comparamos estos acuerdos con los registros de los libros contables vemos que el problema del pago de la correspondencia comenzó a saldarse luego de 1775. Tal como refleja el gráfico 5, la administración de Buenos Aires (línea azul) junto a la de Paraguay (línea naranja) fueron las que más aportaron a la Real Renta de Correos. Esto resulta aún más llamativo si retomamos los datos de los gráficos 1 y 3, donde habíamos visto que el porcentaje de intercambio de misivas era relativamente similar para las tres administraciones agregadas. Aun así, la explicación en la diferencia de los aportes se relaciona con el peso de las cartas; mientras que entre Buenos Aires y Paraguay eran comunes las cartas dobles e incluso triples, con Santa Fe y Corrientes predominó el intercambio de cartas simples.

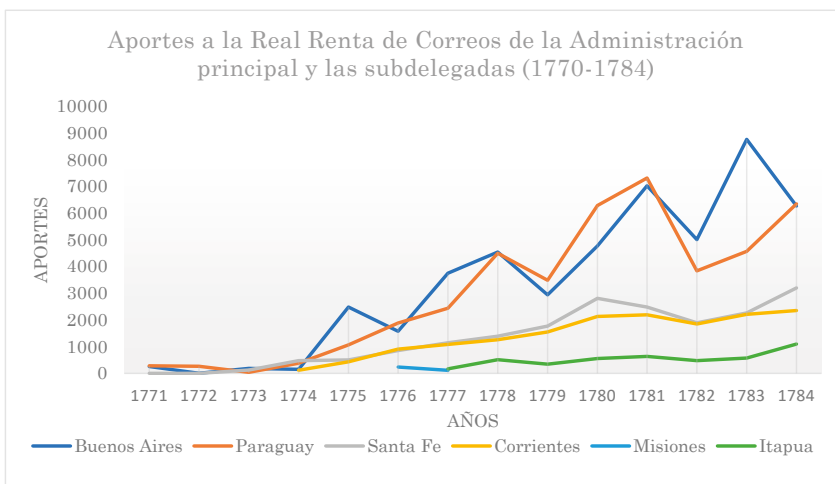


Gráfico 5: Aportes a la Real Renta de Correos de la Administración principal y las subdelegadas (1770-1784)

Fuente: Elaboración propia en base a Archivo General de la Nación (Argentina), Guías de las cajas interiores, S13_2925, y Archivo General de la Nación (Argentina), Cargo a las cajas interiores por correspondencias terrestres, S13_2929.

41 Bosé, «Las postas en las provincias de Santa Fe...», 91.

Si al gráfico anterior lo convertimos en valores reales obtenemos la siguiente tabla:

Año	Buenos Aires	Paraguay	Santa Fe	Corrientes	Misiones	Itapúa
1771	252,5	284				
1772	3	265,5				
1773	184	39	127			
1774	152,5	381	477	116,5		
1775	2478	1061	505,5	435,5		
1776	1572	1881	855,5	905	236	
1777	3750,5	2436	1147,5	1085,5	113,5	168,5
1778	4541	4496,5	1387,5	1263		512
1779	2935	3486,5	1767,5	1547,5		339,5
1780	4767	6287	2805,5	2130,5		553,5
1781	7021	7313	2481	2192		635,5
1782	5003	3841	1889,5	1851		477
1783	8759	4568	2264,5	2209		574,5
1784	6268	6344,5	3198	2352		1096,5
Total	47686,5	42684	18906	16087,5	349,5	4357

Tabla 1: Aportes a la Real Renta de Correos de la Administración principal y las subdelegadas (1770-1784)

Fuente: Elaboración propia en base a Archivo General de la Nación (AGN), Guías de las cajas interiores, S13_2925, y Archivo General de la Nación (AGN), Cargo a las cajas interiores por correspondencias terrestres, S13_2929.

El total de ingresos por francas y guías a la Real Renta de Correos por la carrera Buenos Aires-Paraguay rondó los 130070,5 reales. Cabe aclarar que se trata de un monto aproximado puesto que, en algunos casos, el mal estado de los libros de las guías dificultó el registro de estos datos. Asimismo, a esta suma debemos incorporar los ingresos por las encomiendas que sumaron un total de 4149,5 reales en los siete años registrados. Por lo que podemos decir que, incluso en los ingresos por envíos, fue el uso del correo tradicional el que generó mayores ganancias dentro del espacio analizado.

Conclusiones

A lo largo del texto, analizamos diferentes variables en torno al estudio de la carrera postal Buenos Aires-Paraguay. Dichas variables se desprenden particularmente de la lectura y análisis de los libros contables de la Real Renta de Correos en Buenos Aires. De este modo consideramos que el trabajo aporta, por un lado, en el conocimiento más detallado de las dinámicas de dicha carrera y, por el otro, sirve como muestra de un ejercicio metodológico en el cual se emplearon fuentes que tradicionalmente fueron utilizadas sólo con sus fines económicos, al menos para el caso rioplatense. Es necesario realizar un cruce de diferentes tipos de documentación (instrucciones, reglamentaciones, ordenanzas, intercambios epistolares, libros de asientos, cuadernos de entradas y salidas, etc.) y a la luz de nuevas preguntas para poder estudiar, en toda su complejidad, el sistema postal de la corona hispánica. En este punto resaltamos la importancia de la reducción de escala, como lo es el estudio de una carrera en particular, para analizar en detalle cómo se llevó a la práctica el funcionamiento del correo en un determinado espacio.

Con la creación de la Administración de la Renta de Correos Marítimos de Buenos Aires en 1767 y, la posterior incorporación de los Correos Terrestres, el espacio rioplatense adquirió un mayor protagonismo dentro del esquema de comunicaciones implementado por la corona. Para la consumación de dichos Correos Terrestres fue necesaria la planificación de carreras que buscarían establecer caminos seguros para el traslado de la correspondencia. Esto se tradujo en un juego de negociaciones con agentes locales para la instalación de administraciones agregadas y postas, nombramientos de sujetos que estuviesen al frente de los mismos, entre otros asuntos necesarios para que la carrera postal funcionase de forma correcta y ágil.

En cuanto a la naturaleza de las fuentes analizadas, es importante comprender su contexto de producción, sus

finés y características generales puesto que se trata de una institución compleja en este aspecto. El correo era el encargado de trasladar documentación de un punto a otro, pero a su vez era un rico productor de ellos. A partir de la recopilación, lectura y análisis de cada unidad o libro producido es posible dar cuenta de la vida de la institución; elemento característico de la burocratización borbónica.

El caso del trayecto Buenos Aires-Paraguay contó con la particularidad que, si bien el proyecto había sido aprobado en Madrid, hubo una negación en subsidiar sus inicios, a diferencia de lo que ocurrió en los casos con Potosí y Chile. Esta acción puede ser interpretada como una demostración de los intereses de la corona en mejorar efectivamente el circuito comunicativo, de allí la aceptación, pero los miedos de que no sea una carrera rentable e implique pérdidas a las cajas, al tratarse de un espacio cuyas actividades económicas se hallaban por debajo de Chile y Potosí. Tal como buscamos demostrar con este artículo, finalmente la carrera fue puesta en funcionamiento de forma efectiva para 1774 y, para la década siguiente, ya demostró sus réditos económicos.

Por otra parte, los libros estudiados permiten no sólo dar cuenta de los ingresos de la carrera sino también su evolución a lo largo de una década. El aumento del traslado de misivas a través de ella, la incorporación de nuevas administraciones y el crecimiento de las que estuvieron originalmente, el aumento en la regularidad y frecuencia. En cuanto a las encomiendas, se trató de un servicio que se incorporó al correo de forma más tardía, por lo que su impacto en los años estudiados no fue significativo si se compara con el correo tradicional; sin embargo, este trabajo se debe una continuación en el que ampliaremos el recorte temporal e incorporaremos variables que nos permitan comparar con otras carreras terrestres dependientes de la Administración de la Real Renta de Correos de Buenos Aires.

Declaraciones Finales

Conflicto de intereses: La autora declara no tener conflicto de intereses.

Implicaciones éticas: La autora declara que este artículo no tiene implicaciones éticas en su escritura y publicación.

Financiación: Los resultados aquí presentados forman parte de una investigación más amplia que se está desarrollando en el marco de la tesis doctoral en la Universidad Nacional de Rosario. La misma tiene como objeto de estudio «El funcionamiento de las comunicaciones entre Buenos Aires y Paraguay a través de la carrera postal, siglo XVIII». El proyecto de doctorado es financiado por una beca interna del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología de la Argentina (CONICET) obtenida para el período 2021-2027.

Referencias

Fuentes primarias

Archivo General de la Nación (AGN), Buenos Aires-Argentina. Fondo *Basavilbaso*, *División Colonia*, Sección *Gobierno colonial*. *Correos, guerra, gastos y filiaciones*, Reglamentos e instrucciones, Reglamentos e instrucciones, Encomiendas, Guías de las cajas interiores, Cargo a las cajas interiores por correspondencias terrestres.

Archivo General de la Provincia de Corrientes (AGPC), Corrientes-Argentina. *Gobierno*.

Bibliografía

Araneda Riquelme, José. «Los correos como agentes de cambio. Actores postales en la reforma de las comunicaciones imperiales (Chile, 1764-1794)». *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, (2017): sp [En línea]. Doi: <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.71552>.

Araneda Riquelme, José. *Un gobierno de papel. El correo y las rutas de comunicación en tiempos de la reforma imperial de Chile (1764-1796)*. Chile: Ediciones Biblioteca Nacional, 2020.

Blanco, Milagros Belen. «La instalación de la administración de correos en Corrientes, 1774-1811». *Folia Histórica del Nordeste*, n° 48 (2023): 151-176. Doi: <http://dx.doi.org/10.30972/fhn.48487088>.

Blanco, Milagros Belen. «El rol político del correo. La creación de la carrera postal Buenos Aires-Asunción, 1774-1800». *Res Gesta*, n° 60 (2024): 21-47. Doi: <https://doi.org/10.46553/RGES.60.2024>.

Bosé, Walter. «Los orígenes del correo en el Paraguay». *Anuario*, (1940): 3-30.

Bosé, Walter. «El correo de las Misiones. Establecido por el gobernador de Buenos Aires, don Pedro de Cevallos». *Labor de los Centros de Estudios, Publicación de la Universidad Nacional de La Plata*, Sección II, tomo XXIV, n° 3 (1940): 49 a 68.

Bosé, Walter. «Organización del correo en España y en las Indias occidentales: los correos mayores de España, de las Indias México, Guatemala y Cuba, y los correos marítimos: (síntesis histórica)». *Revista de Correos y Telégrafos*, (1942): 149-158.

Bosé, Walter. «La Real Renta de Correos de Buenos Aires. Síntesis estadística de 1767 a 1794». *Humanidades*, n° 35 (1960): 111-122.

Bosé, Walter. «Las postas en las provincias de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes y Misiones (1772-1820)». *Memoria Académica* vol. 20, (1970): 87-130. http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.1075/pr.1075.pdf.

Cárcano, Ramón. *Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina. Tomo I y II*. Buenos Aires: Félix Lajouane, Librero-Editor, 1893.

Castro Esteves, Ramón. *Historia de correos y telégrafos de la República Argentina. Tomo I: desde la época precolombina*

- hasta los orígenes del correo en el Río de la Plata. Buenos Aires: Talleres gráficos del Ministerio de Comunicaciones, 1934.
- Castro Esteves, Ramón. *Historia de correos y telégrafos de la República Argentina. Tomo II: desde los orígenes del correo en el Río de la Plata hasta la Revolución de mayo de 1810*. Buenos Aires: Talleres gráficos del Ministerio de Comunicaciones, 1938.
- Castro Esteves, Ramón. *Historia de las comunicaciones argentinas. Manual de la Historia de correos y telégrafos de la República Argentina desde la época precolombina hasta 1850. Con una cronología hasta 1950*. Buenos Aires: Talleres gráficos del Ministerio de Comunicaciones, 1958.
- Cid Rodríguez, Rafael. *Los Correos Marítimos de Indias en el siglo XVIII. Expedición y circulación de la correspondencia*. Sevilla: UNED Sevilla, 2022.
- Cid Rodríguez, Rafael. «La expedición de la correspondencia ultramarina y la salvaguarda de las comunicaciones postales con América durante los siglos XVI-XVIII». *Revista de Humanidades*, n° 49 (2023): 263-281. <https://revistas.uned.es/index.php/rdh/article/view/38598/28532>.
- Laguarda, Paula Inés. «El uso de imágenes en historiografía». En *El hilo de Ariadna. Propuestas metodológicas para la investigación histórica*, editado por Claudia Salóm Tarquini, Sandra Fernández, María de los Ángeles Lanzillotta y Paula Laguarda, 115-122. Buenos Aires: Prometeo libros, 2019.
- Moreno Cabanillas, Rocío. «Comunicación e Imperio: la Reforma del Correo en Cartagena de Indias 1707-1777 ¿Hacia un nuevo modelo de soberanía? Análisis histórico y diplomático». Tesis de doctorado en Historia y Estudios Humanísticos: Europa, América, Lenguas y Artes, Universidad Pablo de Olavide, 2020.
- Moreno Cabanillas, Rocío. «La génesis en la administración documental de correos de Cartagena de Indias». *Documenta & Instrumenta*, n° 20 (2022): 127-148. Doi: <http://dx.doi.org/10.5209/docu.81328>

Palma, Federico. *El correo en Corrientes durante la época colonial*. Chaco: n° 8 1ra edición. Universidad Nacional del Nordeste, 1968.

Revel, Jacques, Dir. *Juego de escalas. Experiencias de microanálisis*. San Martín, Argentina: Universidad Nacional de General San Martín, UNSAM EDITA, 2015.

Vallejo García-Hevia, José María. «Los navíos de aviso y los correos marítimos a Indias (1492-1898)». *Ivis Fvgit*, 7 (1998): 197-266;

Stangl, Werner, «Los correos terrestres de Cartagena de Indias en tiempos de la renta (1768-1810): Itinerarios, cartografía, un 'mapa en relación topográfica', GPS y un SIG». *Revista de Indias*, LXXX/278 (2020): 199-250. Doi: <https://doi.org/10.3989/revindias.2020.007>.

Citar este artículo

Blanco, Milagros Belén. «La carrera postal Buenos Aires-Paraguay a través de los libros contables (1770-1784)». *Historia Y MEMORIA*, n° 32 (2026): 145-173. Doi: <https://doi.org/10.19053/20275137.n23.2021.11810>.