

## CAPÍTULO X

# DE POSTAS, CORREOS Y COMUNICACIONES

Jaime Lopera

El presente capítulo ofrece una mirada somera sobre el sistema de comunicaciones y correos que se movilizaron por la red de caminos desde la conquista y la colonia hasta nuestros días. Una gran parte de la malla de caminos de los aborígenes fue utilizada y reproducida en las agrestes regiones de la Nueva Granada para efectos de los correos; pero, mucho más adelante, la tecnología postal europea llegó al Nuevo Mundo y así, por años, el tejido de los caminos de transporte se dio en forma paralela y simultánea con las necesidades de comunicaciones en la nueva sociedad.

Pocas investigaciones se han realizado en nuestro país tan amplias y detalladas como en el libro *Comunicaciones y Correos en la Historia de Colombia y Antioquia*, de Mario Arango, Augusto Peinado y Juan Santa María, quienes, con fuentes de primera mano en algunos casos, nos brindan una panorámica completa de los diversos actores y las múltiples técnicas que se usaron para llevar el correo de aquí hacia allá en el vasto territorio antioqueño y caldense.

Gran parte del capítulo está escrito teniendo en cuenta este importante aporte historiográfico en torno a Antioquia, pero hay que reconocer que las referencias a Caldas y a estas regiones del Eje Cafetero no son muy explícitas.

No obstante, los correos hacen parte de las comunicaciones por medio de los caminos, temática fundamental de este libro. Dada la generalidad del sistema de correos, cuyas normas se aplicaban en toda la República, es fácil deducir entonces que las prácticas, las reglas sobre *carreras*, los portes y estampillas, tenían su equivalencia en estas regiones del Eje. Ese hecho nos animó a reseñar tales prácticas y hallarle una explicación al papel que desempeñan las noticias y mensajes entre los pobladores de nuestra comarca.

### EL SISTEMA ESPAÑOL DE CORREOS

Si bien desde tiempos inmemoriales existieron diversas formas de correo para llevar las noticias de un lado a otro de los espacios humanos (desde las palomas mensajeras y los peluqueros, hasta los trineos de perros y los globos), fueron los descubrimientos geográficos que se hicieron a partir de los viajes de Colón los que más impulsaron la modalidad de correos en el mundo, en especial entre España y Portugal y todas sus provincias de ultramar.

La Corona reaccionó pronto a esa necesidad. El Consejo de Indias, encargado de la administración de las nuevas tierras conquistadas, se vio empujado a crear en 1514 un cargo nuevo que la Corona bautizó con el nombre de Correo Mayor de las Indias, el cual entregó la Reina doña Juana (la Loca), mediante cédula real, y como una especie de concesión particular en favor de Lorenzo Galíndez de Carvajal<sup>1</sup> quien le dio fisonomía propia al privilegio político que ella le había concedido y que luego transmitió a sus herederos.

El sistema de correos español que se organizó desde entonces se sobrepuso, en la América meridional y desde luego en el Virreinato de México, a la inmensa red vial de los incas que se expresaba en cerca de diez mil kilómetros de longitud. Esta larga malla de senderos representaba algo más que una infraestructura material de caminos entre las diferentes parcialidades del reino, y la ciudad religiosa y simbólica de Cuzco: aquella enorme red era el camino de los *chasquis*, los mensajeros del Inca, quienes se relevaban en postas y recorrían extensas distancias con las noticias verbales con las cuales daba cuerpo a su autoridad el soberano de esa civilización americana<sup>2</sup>.

Los hallazgos etnográficos suelen mencionar que las tribus se comunicaban principalmente con tambores (como el sistema maguaré en los pueblos indígenas del Amazonas y el Putumayo), mediante sonidos que se escuchaban en distancias cortas; pero esta práctica, que aún subsiste en ciertas agrupaciones de nuestro continente, solamente se usaba en los pequeños territorios y en distancias cortas de menos de veinte kilómetros. En el caso de los grandes territorios, como los imperios de los Incas, los Aztecas y los Chibchas, y posteriormente a la llegada de los españoles, la modalidad de mensajeros de a pie era la que más utilizaba en esas extensiones que cubrían tales imperios amerindios<sup>3</sup>.

## DE LOS AVISOS Y LOS CAMINOS REALES

Como lo hemos visto en capítulos precedentes, desembarcados e instalados los conquistadores en los puertos americanos (Cartagena, Santa María La Antigua del Darién, La Habana, etcétera), una de las actividades subsiguientes consistía en la apertura de los llamados “caminos reales” (porque los hacía el Rey) hacia el interior del país en busca de oro y esmeraldas, y desde luego, en busca de El

---

<sup>1</sup> Silvestre (1988), p. 473.

<sup>2</sup> Arango et al.(1998).p.473

<sup>3</sup> Originalmente los *chasquis* eran los mensajeros incas; luego, por antonomasia, los encargados de llevar y traer la correspondencia en un país. Los *trajinantes*, por su parte, eran personas que iban ofreciendo mercancías y productos de un lugar a otro, pero también eran usados por los particulares para llevar mensajes. La palabra *estafeta* se usaba indistintamente como un correo ordinario de a caballo, como un correo de transporte diplomático, o como una oficina específica de correos

Dorado, esa leyenda que fue el imán de muchas expediciones españolas y portuguesas venidas a estas regiones.

Por esos mismos caminos reales fueron llegando posteriormente hacia el interior los contingentes de mano de obra africana que venían como sustitutos de los diezmados indígenas en las labores mineras. (Lo mismo ocurría con los cargamentos de esclavos negros que llegaron a La Habana, Cartagena, Veracruz, Callao y los puertos de la costa este de los Estados Unidos)<sup>4</sup>. Construidos los caminos reales para el transporte de tropas, avíos, víveres, y esclavos, su siguiente utilización era el espacio para el correo que llevaba noticias y decisiones.

La evolución de los correos en el Nuevo Mundo va desde los correos reales hasta los correos civiles. En el caso de estos últimos, hacia el año de 1560 España hizo una primera concesión civil: nombró como Correo Mayor de Castilla a un delegado de la casa alemana Thurn y Taxis, uno de las empresas pioneras y con mayor experiencia en el correo privado en la Europa de entonces. Más adelante, en 1610, se implantó en España un método de conducción de correos oficiales que se usaba en otros lares: la estafeta, vale decir, la gestión de la correspondencia en maletas cerradas (hoy llamadas valijas diplomáticas).

Mucho más tarde, se formalizó el asunto cuando, en el año 1744, se publicaron las primeras Ordenanzas de Correos que sirvieron de reglamentación para los procedimientos que habrían de establecerse en ultramar. Así fue como el correo de Antioquia no se estableció sino hasta 1776, cuando Francisco Silvestre era el gobernador interino de esa provincia<sup>5</sup>.

Pero una cosa eran los correos por tierra y otra por mar. Si bien los primeros estaban organizados para la Península, no lo estaban los segundos para los nuevos territorios. La organización del sistema de avisos preveía la construcción de varios navíos (fáciles de maniobrar y ligeros de arboladura) destinados únicamente al correo marítimo, con una nao capitana adelante y una nao almirante cubriendo el flanco de barlovento en la retaguardia.

Dicho sistema de correos funcionó por muchos años en las rutas hacia el Nuevo Mundo. Los avisos surcaban el mar con destino a las Indias Occidentales en seguimiento de una Cédula Real promulgada por Carlos III en 1764 que de esa manera lo había dispuesto<sup>7</sup>. Los avisos salían desde La Coruña y Bilbao con destino a La Habana, el principal puerto de distribución del correo español, desde

---

<sup>4</sup> Gonzales (2005).cap.1.p.11

<sup>5</sup> Silvestre (1988), p. 474. Las ejecutorias de este gobernador fueron reivindicadas por el profesor norteamericano Robinson, de la Universidad de Syracuse, al revelar el texto de la relación que éste hizo de sus tareas en favor de la Corona durante su breve paso por Antioquia.

<sup>6</sup> Arango et al., (1996), página 22. Estos autores citan en detalle a Guillermo de Zendegui, un historiador que escribió una larga crónica sobre los primeros correos del mundo. Cfr: Revista de las Américas, volumen 25, número 3, Bogotá, marzo de 1973.

<sup>7</sup> Arango et al. (1996).p.22

donde éste se remitía hacia Nueva Orleans, Cartagena, San Juan de Puerto Rico, y Veracruz.

Ya en el interior de la Nueva Granada conviene reseñar que fue el Virrey José Alfonso de Pizarro, llegado a este Virreinato hacia 1750, quien estableció entre nosotros los primeros servicios postales en forma ordenada y procedimental, incluyendo las tarifas postales y los itinerarios. En dicho año, las primeras “carreras” --otra denominación propia del servicio postal que significaba un itinerario acordado de ida y regreso-- fueron dos: Santafé-Popayán-Quito, y Santafé-Cartagena. Doce años más tarde, en 1762, se estableció la ruta Santafé-Cartago, con escalas en Cali y Buga<sup>8</sup>, creada especialmente por el nuevo gobernante, Pedro Messia de la Zerda, para facilitar los correos de su Virreinato ¡hacia la zona minera del Chocó!

## **LAS CARRERAS Y LAS CLASES DE CORRESPONDENCIA**

La logística del transporte del correo fue cambiando con el tiempo. Como el objetivo era el de entregar la correspondencia lo más pronto posible, en muchas ocasiones las *carreras* se diseñaban cortas para favorecer el descanso de los mensajeros y sus animales; en otros casos, sólo se servían las localidades por medio de diligencias (que eran un medio lento), o por medio de postas a caballo (que eran más veloces pero al parecer más costosas). El virrey Solís Folch de Cardona, en 1759, se asesoró de Miguel de Santiestevan, un polémico experto de la corona española, para establecer la carrera entre Santa Fe y la Provincia de Antioquia siguiendo las líneas anteriores.

Pero fue Joseph Antonio de Pando<sup>9</sup>, un funcionario de la Corona en la Nueva Granada, quien en 1771 fijó el primer itinerario real de los correos de esa región mediante un informe donde consignó sus ideas sobre las rutas en el país: para rendir este informe, Pando viajó por caminos azarosos, por ríos y montañas, hasta diseñar la *carrera* entre Honda y Santafé de Antioquia, con los siguientes pormenores que describen con mucho cuidado las accidentes de los caminos en aquella época:

## **CARRERA DE HONDA-SANTAFÉ DE ANTIOQUIA**

---

<sup>8</sup> Ibidem.p.37

<sup>9</sup> Arango et al., (1996), páginas 38 y ss. Una copia de los llamados “Manuscritos de Pando” se encuentra en la biblioteca particular del ingeniero e historiador Juan Santa María, uno de los autores de ese libro y experto filatelista, por lo cual es un documento primario de considerable interés para el tema. En otro escrito de 1987, el autor da cuenta de que el manuscrito original reposa en la Biblioteca Pública de Nueva York, y una reproducción en el Club Filatélico de Caracas.

*De Honda “hasta las bodegas del Nare, por el río Magdalena. Se navega en tres días, río abajo”. 34 leguas.*

*De Nare a Cancán. “Se pasa por los ríos Nus y San Bartolomé, que tienen puentes y el terreno todo montuoso de Arcabuco, de mucho lodo en tiempo de aguas, y sin población, que lo hace un propio de a pie, no deteniéndolo los ríos, en tres días. 25 leguas.*

*De Cancán a Yolombó. “Se pasa por segunda vez el río San Bartolomé. Dos días y medio de camino”. 5 leguas.*

*De Yolombó a Medellín. “Se pasan los ríos Porce y La Villa, sin puentes. Dos días y medio de camino”. 29 leguas.*

*De Medellín a Santafé de Antioquia, ciudad capital de la provincia de este nombre. “Se pasan los ríos Aburrá, sin puente, y el Cauca, por barqueta. Es un día de camino”. 9 leguas.*

*Total: 93 leguas.*

Utilizando un bando en el cual se anunciaba que la carrera tardaba 43 días en el viaje completo de ida y regreso, en 1777 se definió y consolidó finalmente esa *carrera* de correos entre Santa Fe hacia la Provincia de Antioquia, entre otras cosas, gracias a la reglamentación emitida por Juan Díaz de Herrera, quien fungía como Administrador Principal de la Renta de Correos de Santafé.

## **LA CORRESPONDENCIA FRANCA Y EN DEBE**

Una vez más cabe decir, y no sobra repetirlo, que las definiciones técnicas incorporadas al sistema de correos en nuestro país, se originaron en el sistema español. De allí provienen los diversos tipos de correspondencia, a saber:

*Franca*, para describir una clase de correspondencia pagada en el lugar de origen; y *Debe*, la que pagaban los destinatarios.

De igual forma existían los *permisos de franquicia y sellado*, que pagaban los particulares para que los autorizaran a enviar correspondencia hacia el interior del Virreinato; las cartas y *pliegos certificados* procedentes de España y demás dominios; y finalmente la *correspondencia franca* (cuando el remitente prepagaba el porte, lo cual equivale hoy al estampillado) enviada a España, islas y demás dominios. Todos estos envíos se sufragaban en las monedas de la época: tomines de oro en polvo; reales de plata; y cuartillos de plata.

Por su parte, las condiciones específicas la operación del proceso de correo de la colonia se muestran en las expresiones e instrucciones contenidas en una carta que dirigió el administrador de correos de San Bartolomé, al administrador de Medellín, donde se dice:

*“Muy Sr. mío: De las cuatro maletas que van con este conductor, las dos son para que sirvan en esa Admón. con dos candados, dos llaves y dos varillas, remitiendo las dos restantes para Antioquia, que ésta es la orden que se me da y no dudo que el Sr. Administrador Principal de Santafé se lo prevenga con más claridad. Otro conductor lleva a la mano una llave que pertenece a esta Administración a mi cargo con la que abrirá Usted las dos maletas para sacar lo que le toca, y volviéndolas a cerrar entregará las llaves al otro conductor que éste me las ha de volver a traer; espero me de vuestra merced acuse de su recibo. Dios conserve a vuestra merced muchos años.*

*San Bartolomé 8 de julio de 1777. Si al conductor se le ofrece bastimento déle vuestra merced y avise. Amo a vuestra merced su seguro servidor.*

*Pedro Antonio Huertas”*

## **UNA RUTA DE DOCE DÍAS**

El panorama general de los correos en Colombia lo hemos venido reduciendo (gracias a las fuentes consultadas) a la descripción de su desarrollo en los territorios de la provincia de Antioquia, principal origen de todos los hechos y episodios que se vivieron durante la formación de las regiones que hoy constituyen el llamado Eje Cafetero. Sin ir a demasiados detalles, las actuaciones de los virreyes-gobernadores Francisco Silvestre y Juan Antonio Mon y Velarde (1785-1788), ajustadas al proceso de colonización, fueron decisivas en la organización de los correos en esta zona.

Durante una de tales gobernaciones fue nombrado como Administrador de Rentas de Tabaco y Correos el señor Antonio Abad del Valle, quien hizo un trabajo metódico y con muy buenos resultados en esa provincia. Pero en 1785 se inició un juicio de cuentas a este personaje, por peculado y malos manejos, no sin antes haber sido torturado y flagelado, según la ley de azotes que aún regía por aquel entonces. Sólo hasta 1798 fue destituido. No obstante, con la reglamentación que hizo este señor, durante el periodo que estuvo en el empleo de administrador, el correo antioqueño entró en la red de comunicaciones con todo el mundo.

Hasta 1794 la organización de correos en el Nuevo Reino de Granada tenía una oficina principal en Santafé y cuatro administraciones principales de correos en el resto del país, una de ellas en Cartago con despachos agregados en Vega de Supía, Ibagué, San Luís, Chaparral, Anserma, ciudad de Toro, Las Juntas, Nóvita, Ibadó y Quibdó. Otra oficina estaba ubicada en Popayán, y cubría las regiones de La Plata, Cali, Buga, Roldadillo, Caloto, Llano Grande (Palmira), Tulúa y Quilichao.

Entrado el siglo XIX, estas oficinas funcionaban de manera regular. Pero las principales carreras y travesías que pasaban por el territorio del Eje Cafetero eran la carrera del Chocó, con dos correos mensuales y catorce días de recorrido entre Santafé, Ibagué, Cartago, Nóvita y Quibdó; y una *travesía* de Cartago a Popayán, con seis días y 14 horas de recorrido entre Cartago, Cali, Caloto y Popayán<sup>10</sup>. ¿Cómo llegaría entonces una carta de negocios desde Cartago hasta Santafé de Antioquia o Medellín?

Hemos supuesto que el recorrido sería el siguiente: La administración subalterna de Correos de Cartago la llevaría hasta la oficina principal en Santafé, capital del Nuevo Reino de Granada; de allí sería despachada hacia su destino en la provincia de Antioquia por una carrera que pasaba de Honda a las bodegas del Nare (3 días), a Cancán (3 días), a Yolombó (dos días y medio), a Medellín (dos días y medio), y a su destino final en Santafé de Antioquia (un día), para un total de 12 días en este solo trayecto.

Si la carta mencionada llevaba papeles de negocios de comercio exterior, la carrera debería pasar por Medellín, Remedios, Zaragoza, Mompox y enseguida Cartagena de Indias. Como las exigencias de puntualidad de los correos eran tan estrictas, según los reglamentos oficiales de la Corona española, parece indudable que tales entregas se hacían en forma oportuna.

## LOS MATASELLOS POSTALES

Una parte muy importante de las actividades de los correos han sido los *portes* o *matasellos* que, aparte de cumplir una función de garantizar los recaudos, ayudan a trazar las huellas postales y además cumplen una función simbólica muy apreciada por los coleccionistas filatélicos. Las experiencias europeas se fueron incorporando a nuestros correos mediante marcas metálicas de diversas figuras (cuadrangulares, ovaladas) para sellar la correspondencia. Cada vez que la Nación cambiaba de nombre (Gran Colombia, Estados Unidos de Colombia, República de Colombia), los matasellos debían adoptarse a las nuevas circunstancias políticas.

Durante las primeras etapas de la independencia, hacia 1823, los gobiernos de Bolívar y Santander vieron un desmedro en el desarrollo de sus correos debido a que su interés principal se había concentrado antes que nada en la reconstrucción económica. Sin embargo, al llegar la separación de la Gran Colombia, los tres países no tardaron mucho tiempo para firmar los primeros acuerdos postales que regulaban el tráfico entre Colombia, Venezuela y Ecuador.

---

<sup>10</sup> Arango et al., (1996), páginas 62 y ss.

No obstante, el presidente Pedro Alcántara Herrán, en 1843, firmó el primer estatuto formal de correos en la era republicana el cual adoptaba un sistema de contratación por 3-6 años mediante licitación pública.<sup>11</sup> Dado el poderío político del Estado del Cauca y la importancia creciente de los negocios mineros en occidente, se hizo indispensable una carrera que saliera de Santafé hasta Popayán y Pasto en 18 días; y una línea transversal hacia Nóvita (Chocó). Muy pronto, en 1846, surgió asimismo la idea de crear una ley con las tarifas de correos la cual regiría en forma federal y descentralizada, como se consagró un poco después de la Constitución de 1863.

En esta reglamentación iniciada por Mosquera se precisaron no sólo el valor de la correspondencia transportada en buques mercantes, sino también la que estaba libre de portes como la oficial, la de la Presidencia de la República, la de los periódicos nacionales y extranjeros y los autos de los procesos judiciales, en especial para atender a los pobres de solemnidad.

La descentralización de los correos, alrededor de 1850, fue tan directamente impulsada por el presidente José Hilario López que el gobernador del Estado de Antioquia, Jorge Gutiérrez de Lara, tomó la iniciativa de regular todos los itinerarios de correos de su región y así hizo el primer diagrama de operaciones cuando ya el proceso de la colonización antioqueña estaba en pleno auge.<sup>12</sup>

## LOS CORREOS EN LA COLONIZACIÓN

El primer correo específico en el Eje surge al parecer de un primer decreto firmado en 1840 por el presidente José Ignacio de Márquez, donde se ordena lo siguiente: *“el correo que gira actualmente de Abejorral a Supía por el antiguo distrito parroquial de Arma y paso del Cauca en Bufu, parará en lo sucesivo en los distritos parroquiales de Aguadas, Pácora y Salamina”*<sup>13</sup>.

El itinerario de este correo era el siguiente: partía de Medellín los viernes a las diez de la mañana; el sábado llegaba a Abejorral; el domingo a Pácora pasando por Aguadas; el lunes a la Vega de Supía, pasando por Salamina; el correo permanecería hasta el martes y regresaba a Medellín para estar allí los sábados por la tarde<sup>14</sup>.

En 1853 se empiezan a distinguir claramente las nuevas *carreras* que habrían de comunicar los diferentes acontecimientos de la colonización en ciernes. Una de ellas fue la de Cartago-Anserma nuevo-Supía-Amagá-Medellín y viceversa; la otra iba por Rionegro-Abejorral-Sonsón-Salamina-Supía (26 carreras al año), con lo cual las regiones pertenecientes a las provincias del sur de Antioquia se

---

<sup>11</sup> Arango et al.,(1996).p.82 y ss.

<sup>12</sup> Arango et al.,p.86-87

<sup>13</sup> Duque Botero (1974),p. 158 y ss. Al pie de Marmato, en las orillas del Cauca, existía este paso de Bufu en cuyas cercanías había una cuadrilla de esclavos que explotaba un aluvión aurífero para el Convento de Popayán.

<sup>14</sup> Duque Botero (1974), p. 158. Al parecer esta disposición no se cumplió en la forma convenida, lo que originó nuevas acciones del concejo municipal de la población salamineña.

empezaron a vincular a la ruta de correos del país<sup>15</sup>. Esta fecha coincide, con una pequeña diferencia, con las dos principales novedades que habrían de darle un vuelco total al sistema de correos del siglo XIX: la llegada del telégrafo en 1865, en el gobierno de Manuel Murillo Toro, y la aparición de las primeras estampillas adhesivas para el recaudo de los portes.

TIEMPO APROXIMADO DE VIAJE DESDE MEDELLIN HASTA OTRAS CIUDADES ANTIOQUEÑAS Y NEOGRANADINAS		
Destino	Tiempo transcurrido	
	Hombre caminando	Con mulas cargadas
Santafé de Antioquia	1-1.5 días	2 días
Rionegro	1 día	
Marinilla	1 día	
Santa Rosa	2 días	
Valle San Andrés	4 días	
Honda	10-12 días	
Juntas Nare		24 días
Islitas		25-30 días
Popayán		

FUENTE: Twinam, (1985), Cuadro 16, p. 142.

Manizales, fundada en 1848, recibe la administración de correos en el año 1852. Ya el gobierno del Estado Soberano del Cauca le había concedido a Félix de la Abadía el privilegio de construir un camino para unir a Cartago con las recién fundadas aldeas de Santa Rosa y Manizales, cuya finalidad era empatar con una *carrera* que iba de Salamina a Medellín<sup>16</sup>. Esta vía era la comunicación postal del Cauca con sus territorios al sur de Antioquia.

A medida que crece la población en los nuevos territorios del sur de Antioquia, es evidente que el correo va cobrando mayor importancia: en 1852 Manizales, por ejemplo, tenía 2.809 habitantes; 32 años después, en 1884, ya como capital

<sup>15</sup> Ibidem. p.88

<sup>16</sup> Valencia, (1996), página 130.

del departamento del sur de Antioquia, su población había aumentado a 14.605 habitantes; años más tarde en 1905, y ya como capital del nuevo departamento de Caldas, la población de la ciudad registraba un total de 25.656 habitantes. El aumento poblacional corre parejo con el incremento en los servicios de correo y el transporte de mercancías.

En efecto, el correo fue surgiendo como un medio de comunicación entre la población oficial y civil, pero también como un instrumento esencial de las actividades mercantiles. Dada su importancia, los gobiernos decidieron hacer de él un monopolio, para administrarlo directamente o cuando más, darlo en concesión. La llegada de las marcas postales, antes de la adopción de las estampillas adhesivas como medio de pago de los correos, fue denominado como periodo prefilatélico, sobre el cual existe una vasta y variada historia de movimientos.

El gobierno del presidente Mariano Ospina Rodríguez expidió en abril de 1859, la ley orgánica de los correos nacionales donde introduce el sistema obligatorio de estampillas como un medio para la recaudación de los portes de la correspondencia e impresos los cuales se podían depositar en buzones.

## **LAS ESTAMPILLAS Y LA FILATELIA**

Esa ley 27 de 1859, orgánica de los correos nacionales, no solamente estableció el uso de las estampillas como medio de pago de los portes, sino también los buzones para la correspondencia<sup>17</sup>. Las estampillas se anulaban con un sello que la Administración Central de correos suministraba a los estafetas de correos, o escribiendo sobre ellos en letra manuscrita. Desde entonces la estampilla – inventada por el inglés Rowland Hill en 1840- daría origen a la filatelia, una afición de la cual se puede hablar en muchísimas páginas<sup>18</sup>.

Al iniciarse el año 1859, funcionaban en Colombia 97 estafetas de correos, que en nuestro territorio estaban ubicados en las ciudades de Cartago, Manizales, Neira, Salamina y Ansermanuevo. Los antiguos caminos de herradura con el tiempo se mejoraron con los llamados *caminos de ruedas*, para carruajes tirados por caballos, cuya utilización se inició en la década de 1850. Desde entonces la ley fue creando más y nuevas disposiciones para la construcción y mantenimiento de los caminos, ya sea por la vía de concesiones o licitaciones públicas o con adjudicaciones otorgadas al mejor postor.

---

<sup>17</sup> Arango et al., (1996), página 140.

<sup>18</sup> Antioquia adoptó las estampillas adhesivas en 1859, dentro de la autonomía de los Estados Confederados para organizar los correos y emitir las estampillas. Aunque las estampillas de timbre sustituyeron de hecho la contribución que desde la época colonial se pagaba por el *papel sellado*, éste subsistió por muchísimos años.

Precisamente pensando en los correos, una ley de la legislatura del Estado de Antioquia de 1859<sup>19</sup> estableció los requisitos para la construcción de los caminos. Algunas de tan originales exigencias fueron:

1. Que los caminos tengan la anchura suficiente para que dos caballerías cargadas, que vayan en sentido contrario, puedan pasar sin problemas.
2. Que se construyan puentes sólidos y cómodos por todos los ríos.
3. Que, donde lo permita la naturaleza, el corte del camino se efectúe de travesía de manera que los desagües queden longitudinales y no a lo largo del camino.
4. Que se hagan caminos con declives suaves, para que pueda convertirse luego el piso antiguo en un camino de ruedas.
5. Que se indemnice a los dueños de los terrenos por donde deba pasar el camino.
6. Cuando el camino atraviese “un territorio desierto, que se construyan tambos de un miriámetro<sup>20</sup> uno del otro y se desmonte en cada uno de ellos una extensión de terreno hasta de cuatro hectáreas para procurar pasto a las caballerías”

## **LAS EMISIONES DE ESTAMPILLAS**

El liberalismo, vencedor en la guerra de 1860, encarnó sus ideas en la Constitución de Rionegro (1863). Pero esa guerra “*había empobrecido al país y la situación fiscal era angustiosa*”<sup>21</sup>. Esta situación afectó el desarrollo de los correos *chasquis* pues se puso de moda, hacia 1871, hablar sólo de las comunicaciones y transporte por ferrocarril a cuya atención se dedicaron en adelante todos los gobiernos de estos periodos<sup>22</sup>.

Por aquel entonces, debido a la legislación de tierras que auspiciaba la apertura de los caminos, el desmonte de la selva, para abrir trochas, se hacían más fáciles las comunicaciones y los intercambios comerciales, amén de la velocidad de los trajinantes. Esta apertura de rutas y de caminos estimuló las tentativas de industrialización que se iniciaron en Antioquia hacia finales de 1880.

La mayoría de los Estados que conformaron los Estados Unidos de Colombia crearon y reglamentaron sus propias emisiones de estampillas desde 1863. Pero después de la Constitución centralista de Núñez, en 1886, los departamentos que remplazaron los antiguos Estados Soberanos siguieron emitiendo estampillas hasta 1904 cuando el gobierno de esa época hizo el primer intento de monopolizar las emisiones. La primera emisión descentralizada fue en el

---

<sup>19</sup> Arango et al., (1996), página 226 y ss.

<sup>20</sup> Medida de longitud, equivalente a diez mil metros.

<sup>21</sup> Ospina Vasquez (1955), p.233.

<sup>22</sup> Ospina Vasquez (1955), p. 238.

Estado de Bolívar en 1863 y la segunda fue en Antioquia cinco años después. Sin embargo, la primera emisión de estampillas de cinco centavos, con tema humano, la hizo Antioquia en 1875 con el retrato de Pedro Justo Berrío, muy poco tiempo después de su fallecimiento a los 48 años<sup>23</sup>. Paradójicamente, y a pesar de que el Estado del Cauca era el más extenso del país, éste se caracterizó por su pobreza filatélica.

## **CORREO DE CABOTAJE**

En 1870, en el gobierno de Eustorgio Salgar, se realizó una apertura internacional al firmarse un contrato con la Compañía de Navegación por Vapor del Pacífico para el transporte por cabotaje de valijas de correo, encomiendas, dinero, tropas, empleados civiles y presos, entre los puertos de Panamá, Buenaventura y Tumaco y de estos hacia los puertos de Perú y Chile<sup>24</sup>. Sin embargo, a mediados de 1873 el gobierno nacional, sin demasiadas explicaciones, suspendió el servicio de encomiendas de Medellín al exterior, con lo cual el servicio pasó a las manos de los particulares.

En respuesta, el gobierno del Estado Soberano de Antioquia, presidido por Recaredo de Villa, oficializó entonces un correo mensual de encomiendas hacia el puerto de Nare, y de allí al exterior, para no suspender el transporte de encomiendas con metales preciosos que eran parte de la economía antioqueña. Simultáneamente se había establecido en Bogotá el servicio de jóvenes carteros con el fin de economizar tiempo y dar seguridad a la correspondencia.

El telégrafo eléctrico había llegado a la Nueva Granada en 1851. En 1870 alcanzó a Manizales<sup>25</sup> como un sistema de comunicación capaz de transmitir las señales que representaban cartas cifradas, números y muestras de la escritura. Este adelanto técnico llegó a la ciudad gracias a las gestiones del visionario gobernante antioqueño Pedro Justo Berrío quien venía estimulando el progreso de Manizales. Las líneas telegráficas se tendieron desde Medellín y en 1870 ya estaban en Manizales; sin embargo, sólo al año siguiente empezó a funcionar, operado por el señor Alejandro Restrepo Restrepo.

Aunque el uso de este sistema de comunicación se aceptó con mucha cautela, por resistencia al progreso, el doctor Berrío sostuvo la oficina telegráfica a pesar de las pérdidas; un par de lustros después la gente ya se había acostumbrado a enviar telegramas y el telégrafo se convirtió en una fuente de recursos

---

<sup>23</sup> Mejía Velilla (1975), p. 184.

<sup>24</sup> Arango et al., (1996), p. 213.

<sup>25</sup> El llamado código Morse transmitía mensajes mediante impulsos eléctricos que circulaban por un cable único. El aparato de Morse tenía forma de conmutador eléctrico: mediante la presión de los dedos, facilitaba el paso de la corriente durante un lapso determinado y a continuación la anulaba. El receptor Morse original disponía de un puntero, controlado electromagnéticamente, que dibujaba trazos en una cinta de papel que giraba sobre un cilindro. Los trazos tenían una longitud dependiente de la duración de la corriente eléctrica que circulaba por los cables del electroimán y se presentaban bajo el aspecto de puntos y rayas.

económicos. De este modo Manizales se unió al país y al mundo a través de otro medio de comunicaciones facilitando el desarrollo de las relaciones económicas y culturales.

La aceptación y expansión de las líneas telegráficas, iniciada en el gobierno de Murillo Toro, produjo algunos problemas adicionales. Por ejemplo, las pilas del telégrafo necesitaban una cantidad apreciable de ácido sulfúrico para alimentar su funcionamiento. Fue así como, en 1871, el gobierno celebró un contrato con el ingeniero Percy Brandon para montar una fábrica de este material, contando con los yacimientos de azufre que había en Gachalá<sup>26</sup>.

Esta empresa fracasó rotundamente, pero era una muestra de los problemas adicionales que existían con ocasión de la aparición y crecimiento de las redes telegráficas. De igual forma, hubo casos en que una carretera quedaba abandonada porque le hacía competencia al ferrocarril: por ejemplo, en 1865 se fue dejando de lado la carretera de Cambao, la cual había facilitado la subida del equipo férreo hacia Zipaquirá, porque dicha carretera competía con el ferrocarril de Girardot<sup>27</sup>.

La guerra de 1885 había trastornado todas las rutas de transporte. No obstante lo anterior, antes de estallar la Guerra de los Mil Días ya funcionaban 650 kilómetros, incluyendo los 80 kilómetros del ferrocarril de Panamá<sup>28</sup>. Aunque esta guerra de final del siglo obligó a suspender la expansión del ferrocarril, no dejaron de apropiarse gastos para mejorar los caminos de herradura y proveer mejor desarrollo para los correos y el telégrafo.

El ferrocarril aceleró obviamente el proceso postal. En 1890 existían 282 kilómetros de líneas férreas (en 1904 la cifra había subido a 565 kilómetros), en nueve ferrocarriles regionales, de los cuales el de mayor extensión era el Ferrocarril de Cúcuta con 55 kilómetros<sup>29</sup>. En el periodo de 1890 a 1949, el crecimiento del ferrocarril en las zonas cafeteras fue así:

Línea	1890	1949
FC de Antioquia	48 km	338
FC La Dorada	29 km	111
FC del Pacífico	56 km	284

Fuente: McGreevey, (1982), página 262.

---

<sup>26</sup> Ospina Vásquez (1955), p.268.

<sup>27</sup> Ibidem, p.279.

<sup>28</sup> Ibidem (1955), p. 281.

<sup>29</sup> McGreevey (1982), p.262.

## LOS CORREOS PARTICULARES

Los contratos para transportar el correo nacional entre las diversas regiones del Eje Cafetero y el resto del país, fueron un negocio particular que algunas personas obtuvieron a menudo, gracias a sus influencias en los círculos gubernamentales de Bogotá. Por ejemplo, Justiniano Londoño Mejía, un empresario manizaleño, fue primero arriero y luego participó en el negocio del remate de las rentas de licores durante el gobierno del general Rafael Reyes.

Aparte de este peculiar negocio, Londoño también cultivó caña de azúcar, y destiló guarapo para fabricar alcohol que él mismo vendía a las rentas departamentales; paralelamente, su dedicación para organizar el sistema de estancos, guardas, estanquillos y distribución, incrementó su posición como un versátil comerciante en estos asuntos. Cuando comenzó el transporte del correo en el que tomó parte, ya tenía una excelente experiencia en todos estos negocios con los cuales aumentaba su influencia en la política para ganar los contratos<sup>30</sup>.

Es curioso anotar que durante la guerra de los mil días, y al organizarse un gobierno provisional y liberal, con Gabriel Vargas Santos como Presidente provisional en Santander, se emitieron estampillas en las cuales revivió el nombre de Estados Unidos de Colombia en 1900. Derrotadas las fuerzas liberales en la batalla de Palonegro, se extinguió el gobierno provisional con sede en Cúcuta, lo que condujo a un debate sobre el uso o abuso de las estampillas en aquella ocasión, debate del cual no se ha hablado mucho en los catálogos respectivos<sup>31</sup>.

El interés que pusieron los gobernantes de Antioquia en el siglo XIX en establecer una completa red de caminos, puentes y barcas, tenía como propósito integrar la capital antioqueña con sus regiones mineras, las zonas de colonización y el río Magdalena. Sin embargo, el camino de Nare, que fue la línea de correos más importantes hacia el río Magdalena, desapareció a finales del siglo XIX con la construcción del Ferrocarril de Antioquia de Medellín a Puerto Berrío.

La introducción de los ferrocarriles en los principales centros económicos del país, y el mejoramiento de la navegación a vapor por el río Magdalena, redujeron el tiempo de transporte de correos, carga y pasajeros y produjo por consiguiente

---

<sup>30</sup> Cfr: Maria Emilia Naranjo Ramos en su página Web [www.raicespaisas.org](http://www.raicespaisas.org), Bogotá, 2004, s.p.

<sup>31</sup> Arango et al., (1996), p.150.

una notoria reducción de costos<sup>32</sup>. Aunque la Guerra de los Mil Días destruyó la red de telégrafos que se estaba instalando, el presidente Reyes la restableció en 1904, lo cual no fue óbice para que durante este tiempo se enriqueciera la filatelia colombiana.

## **INICIOS DEL CORREO AÉREO**

En 1920 se iniciaría el correo aéreo en Colombia. Después de los primeros vuelos en 1903 realizados por los hermanos Wright, el piloto canadiense John Smith hizo en Barranquilla un primer vuelo acrobático que luego repitió en Medellín el 26 de enero de 1913.

Muy pocos años después, en 1919, se realizó un primer vuelo de transporte aéreo de correo entre Barranquilla y Puerto Colombia. Este punto, relacionado con el primer vuelo postal de 1919, también se ha prestado a diferentes polémicas de los filatelistas<sup>33</sup>. Así que en realidad el primer contrato de transporte aéreo se firmó en 1920 entre el Estado y la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, SCADTA, salvando la distancia entre Barranquilla y el Puerto de Girardot.

Con la llegada del automóvil y la construcción de carreteras, hay una tendencia a organizar transportes de correo por carretera. Por ejemplo, se fundaron compañías como el famoso “Expreso Ribon e Hijos”, en 1906, que duró hasta 1948 cuando el gobierno de Ospina Pérez decidió el monopolio oficial de los correos. Jorge Ignacio Medina creó en 1928 un servicio de correos en todo el departamento de Caldas, e incluso se sabe que alcanzó a imprimir varias emisiones de estampillas con las debidas autorizaciones.

El periodo de 1905 a 1933 fue muy rico en materia de correos. Como los correos departamentales tenían su propia organización administrativa y postal, el gobierno central se liberaba de asumir esos costos. Hubo facilidad para el establecimiento de correos particulares, que hacían el transporte mucho más fácil cuando la navegación a vapor, los ferrocarriles, los automóviles y la aviación remplazaron la arriería, los peones de a pie, las canoas y los chasquis.

La privatización de los correos fue tan notable en el departamento de Antioquia que en 1903 la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, se hizo cargo, con éxito, del servicio urbano de correos y se incluyó un acuerdo para que emitiera estampillas para el franqueo de la correspondencia.

Para terminar, mediante la ley 76 de 1914, del 17 de noviembre, se expidió la ley orgánica sobre los ramos de correos y telégrafos. Esta norma, que cubrió un largo periodo en la primera mitad del siglo XX, estableció los diferentes cargos

---

<sup>32</sup> Hasta 1924 los ferrocarriles fueron muy convenientes para la economía nacional: su tasa de retorno privada fue del 9%; generaron un ahorro social del 3,2% del producto bruto; y alcanzaron una relación de beneficio-costos del 2,6:1. McGreevey, (1982), p.271.

<sup>33</sup> Arango et al., (1996), p. 329.

que se debían crear para atender este servicio, las *carreras* que se mantenían o que se creaban, la remuneración del personal administrativo de los correos, la autorización a los ferrocarriles para administrar sus propios servicios de telégrafos y, entre otras muchas cosas, creó en Bogotá la *Escuela de Telegrafía* donde se capacitaban, con tecnología y profesores franceses, a todos los aspirantes a los cargos en esta rama. Allí se enseñaba aritmética comercial, contabilidad, lectura, caligrafía, geografía de Colombia, física, castellano y ortografía, rudimentos esenciales para ejercer con competencia el oficio de telegrafista colombiano.

## CONCLUSIÓN

En resumen, los correos que tocaron los territorios del Eje Cafetero se establecieron desde 1762, en la ruta Santafé-Cartago, con escalas en Cali y Buga<sup>34</sup>, ruta que Pedro Messia de la Zerda creó especialmente para facilitar los correos de su Virreinato en torno a la rica zona minera del Chocó.

Como lo vimos anteriormente, hasta 1794 la organización de correos en el Nuevo Reino de Granada ofrecía una oficina principal en Santafé y sendas administraciones de correos en el resto del país. Una de tales administraciones se ubicaba en Cartago, con oficinas en Vega de Supía, Ibagué, San Luis, Chaparral, Anserma, ciudad de Toro, Las Juntas, Nóvita, Ibadó y Quibdó. Otra oficina estaba situada en Popayán, y cubría las regiones de La Plata, Cali, Buga, Roldadillo, Caloto, Llano Grande (Palmira), Tulúa y Quilichao.

En 1840 se establece el primer correo en la zona de Salamina, pero su operación fue inadecuada. Hacia 1853 se distinguen las nuevas *carreras* que habrían de comunicar los diferentes acontecimientos de la colonización en ciernes. Desde la capital, el gobierno le concedió mucha importancia a una de esas nuevas *carreras*, la de Cartago-Ansermanuevo-Supía-Amagá-Medellín y viceversa. Pero otra *carrera* iba por Rionegro-Abejorral-Sonsón-Salamina-Supía, con lo cual estas regiones -pertenecientes a las provincias del sur de Antioquia- se enlazaron a la ruta de correos del país.

En 1857 se crea la línea del Sur, un correo transversal de Cartago a Medellín que transportaba “valijas cerradas” y encomiendas dirigidas a la estafeta de Amagá y a los pueblos del sur occidente y el Chocó. La línea de Oriente, por su parte, era una transversal de Nare, en el río Magdalena, a Santafé de Antioquia, y conducía correspondencia y encomiendas para las estafetas de Rionegro, Marinilla, Peñol, Abejorral, Sonsón y Salamina.

---

<sup>34</sup> Arango el al.p.37

Al iniciarse ese año e 1859, funcionaban en Colombia 97 estafetas de correos, que se encontraban dispuestas en las ciudades de Cartago, Manizales, Neira, Salamina y Ansermanuevo del Eje Cafetero. Por estas vías se facilitaron las comunicaciones privadas, muchas de las cuales iban y venían en las recuas de los arrieros que transportaban gente y mercancías por el amplio territorio que se colonizaba.

Con el advenimiento de los telégrafos, los correos originales pierden alguna importancia en cuanto a las comunicaciones ligeras. Pero las encomiendas pesadas y las cargas especiales seguían transitando las líneas establecidas por los gobiernos, a través de la arriería y de las *carreras* que oficialmente se habían diseñado. El desarrollo de los ferrocarriles y, posteriormente, de la aviación en 1905, le dieron un vuelco a las reglamentaciones oficiales sin que, por otra parte, careciera de eficiencia el sistema de redes que se fue creando en forma empírica unas veces, y técnicamente en otras cuando la cartografía hacía viable esta modalidad de intercambios.

Por los párrafos anteriores, surge la evidencia de que la información específica de los correos en torno a nuestros departamentos aún está en ciernes. No hay suficientes documentos para describir todo el desarrollo histórico privativo de los correos en el Eje Cafetero en los años recientes. Sin embargo, basta conocer los orígenes de esta actividad, y sus pormenores en las diferentes etapas de la colonia y republicanas, para dar cuenta que la tradición de los correos corre pareja con todas las vicisitudes de la colonización en las regiones que componen esta comarca. La imaginación de los lectores será suficiente para adivinar primero, las enormes dificultades que se tenían para llevar una carta de un lugar a otro, y segundo comprender el significado de esta empresa en un país que tenía serios problemas de distancia y de comunicación.

## **BIBLIOGRAFÍA**

ARANGO, Mario; PEINADO, Augusto; y SANTA MARIA, Juan. *Comunicaciones y Correos en la Historia de Colombia y Antioquia*. Editorial Gente Nueva, Bogotá, 1996.

DUQUE BOTERO Guillermo, *Historia de Salamina*. Tomo I. Biblioteca de Autores Caldenses, volumen 41, Manizales, 1974.

GONZÁLEZ Margarita, *Ensayos de Historia Colonial Colombiana*, El Ancora Editores, Bogotá, 2005.

McGREEVEY, William. *Historia Económica de Colombia, 1845-1930*. Ediciones Tercer Mundo, Bogotá, 1982.

MEJIA VELILLA, David, *Berrío Íntimo*. Impresa Limitada, Bogotá, 1975.

OSPINA VASQUEZ, Luis. *Industria y Protección en Colombia, 1810-1930*. E.S.F, Medellín, 1955.

SANTA MARIA, Juan. *Historia de los Correos en Colombia. Prefilatelia*. Boletín Cultural y Bibliográfico del Banco de la República, Bogotá, volumen 24, # 10, 1987.

SILVESTRE, Francisco; *Relación de la Provincia de Antioquia*; Secretaria de Educación y Cultura de Antioquia, Medellín, 1988. Transcripción, introducción y notas de David J. Robinson.

TWINAM, ANN. *Mineros, Comerciantes y Labradores: las Raíces del Espíritu Empresarial en Antioquia, 1773-1810*; Fondo Rotatorio de Publicaciones de la Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales, FAES, Medellín, 1985.

VALENCIA L, Alonso., *La Colonización Antioqueña en el Gran Cauca*. En "Historia del Gran Cauca". Instituto de Estudios del Pacífico, Universidad del Valle, Cali, 1996.