

INTERCAMBIOS PREDECIBLES: ESTANDARIZACIÓN DEL SERVICIO DE CORREO REAL EN EL PERÚ BORBÓNICO

William Cohoon
North Hills Preparatory School
Irving, Texas
bcohoon@uplifteducation.org

Resumen

Los imperios dependen de la circulación eficiente y predecible de la correspondencia entre la metrópoli y la periferia para poder gestionar con eficacia sus posesiones coloniales. A mediados y finales del siglo XVIII, los intelectuales ilustrados y los administradores españoles reconocieron la necesidad de mejorar la previsibilidad del intercambio y entrega del correo real en todo el imperio. El objetivo incluía mejorar el transporte marítimo entre España y sus colonias americanas, pero también, quizás igual de importante, dentro de los virreinos. Este esfuerzo enfatizó la necesidad de crear un sistema estandarizado con horarios regulares para entregar y recoger paquetes e intercambiar correspondencia oficial. A pesar de este deseo, los reformadores encontraron numerosos problemas para implementar estas regulaciones en todo el Virreinato del Perú. Los intereses políticos enfrentados llevaron a disputas internas sobre la jurisdicción y los reformadores subestimaron las nuevas demandas que estos mandatos patrocinados por la corona imponían a los habitantes del Perú. Un análisis de los esfuerzos para mejorar el servicio postal real revela políticas contradictorias de los Borbones e ilustra los problemas de la reforma de arriba hacia abajo dentro de las colonias americanas.

Palabras clave

Borbones / Chasqui / Comunicación / Correo / Ilustración

Abstract

For empires to effectively manage their colonial possessions they rely on the efficient and predictable circulation of correspondence between the metropole and periphery. In the mid to late eighteenth century, Enlightened intellectuals and Spanish administrators recognized the need to improve the predictability of the exchange and delivery of the royal mail throughout the empire. The objective included enhancing maritime transportation between Spain and its American colonies, but, perhaps just as importantly, within the viceroyalties. This effort emphasized the need to create a standardized system with regularly scheduled hours to deliver and pick up packages and exchange official correspondence. Despite this desire, reformers encountered numerous issues implementing these regulations throughout the Viceroyalty of Peru. Competing political interests led to internal squabbling over jurisdiction, and reformers underestimated the new demands that these crown-sponsored mandates placed on the inhabitants of Peru. An analysis of the efforts to improve the royal postal service reveals contradictory policies of the Bourbons and illustrates the problems of top-down reform within the American colonies.

Keywords

Bourbon / Chasqui / Communication / Enlightenment / Mail

En algún momento cercano a principios de 1778, el chasqui Lorenzo Quispe salió del Cusco para entregar correspondencia real y posiblemente algunos paquetes a Arequipa, aproximadamente 482 kilómetros al sur (fig. 1). Quispe partió de Cusco, que se encuentra a unos 3 414 metros de altura, y se embarcó en un viaje que resultaría en una disminución de casi 1 219 metros en la elevación.¹ Viajando a pie, el chasqui pereció en algún lugar de la ruta a Arequipa, lo que dio lugar a un intercambio de al menos cuatro cartas entre José Antonio de Pando y Riva, director general real de correos del virreinato del Perú, y José Ignacio Fernández de la Cebal, funcionario postal de Cusco.² Esta discusión entre Pando y Fernández se centró en cómo murió Quispe mientras viajaba al sur de Perú. El 20 de febrero de 1778, Pando expresó su creencia de que existían dos posibles razones: Quispe pudo haber muerto de forma natural por el ambiente andino, o fue víctima de un juego sucio, por lo que pidió a Fernández que investigara la pérdida de la vida del indígena. Pando también

¹ José Antonio Pando y Riva a José Ignacio Fernández de la Cebal, febrero 20, 1778. Archivo General de la Nación del Perú (AGNP), Real Renta de Correos, leg. 2, cuad. 29, f. 1. A los efectos de este artículo, uso indistintamente los términos carretera, camino, vía y sendero. John Hyslop señala que hasta el siglo XX “los senderos a menudo se llamaban caminos”. *The Inka Road System* (Nueva York: Academic Press Inc., 1984), 3.

² Pando a Fernández, abril 13, 1778, AGNP, Real Renta de Correos, leg. 2, cuad. 39, f. 1.

indagaría sobre la carga del mensajero indígena y su estado.³ Un mes después, Fernández envió correspondencia a Pando con los detalles de su investigación. Fernández probablemente explicó la posibilidad de que la muerte del chasqui se hubiera debido al frío o que incluso hubiera sido asesinado. A mediados de abril, Pando respondió a Fernández que dada la información sobre la muerte de Quispe creía que el mensajero había muerto por mala intención.⁴

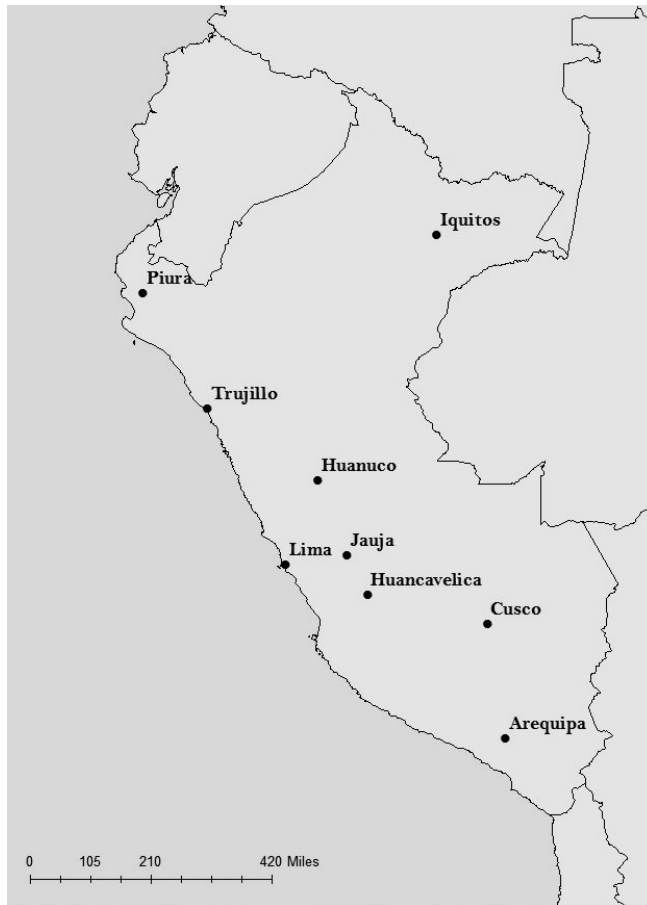


Figura 1. Mapa del Perú (Fuente: el autor).

³ Pando a Fernández, febrero 20, 1778, AGNP, Real Renta de Correos, leg. 2, cuad. 29, f. 1.

⁴ Pando a Fernández, abril 13, 1778, AGNP, Real Renta de Correos, leg. 2, cuad. 39, f. 1. Pando respondió al informe de Fernández del 18 de marzo de 1778, pero este documento no ha sido consultado por el autor por falta de disponibilidad. Al leer la respuesta de Pando se puede suponer que Fernández llegó a estas conclusiones.

Este episodio de finales del siglo XVIII que Pando y Fernández destacaron en su comunicación podría parecer a primera vista nada más que un intercambio rutinario entre dos burócratas sobre la muerte de un mensajero y el paradero de su carga. Sin embargo, cuando se examina más a fondo, esta discusión arroja luces sobre un tema pasado por alto en la historia colonial peruana: la importancia de centralizar y modernizar el sistema de correo colonial español. En este intercambio epistolar entre Pando y Fernández surgen varias inquietudes importantes sobre el servicio postal real. Primero, Pando indagó sobre el estado de la carga de Quispe preguntando si Fernández recuperó los documentos y paquetes del mensajero. Junto a esta solicitud, Pando destacó la amenaza ambiental de los Andes al señalar el clima frío. Además, la carta de abril de Pando cuestionaba si Quispe había sido víctima de violencia, lo que refleja las posibles amenazas criminales y sociopolíticas que existían al viajar por las carreteras de Perú, demostrando así varios peligros que podrían impedir los viajes interprovinciales. En última instancia, Pando señaló en su carta que la exposición al frío podría haber provocado muerte de Quispe, pero explicó que “no hay pueblo que resista más el frío que los indios”.⁵ A pesar de la muerte del mensajero indígena, el funcionario dictó además que Fernández no debería alterar la ruta del correo entre Arequipa y Cusco. Esta declaración ilustra la falta de voluntad para redirigir el flujo de información por temor a ralentizar la circulación de la correspondencia. Un examen colectivo demuestra algunas de las razones por las que la monarquía borbónica hizo hincapié en mejorar el servicio postal entre España y los virreinos, y dentro de las colonias.

Los imperios se han basado en el flujo de comunicación para administrar de manera efectiva sus posesiones coloniales, lo que requería un tiempo predecible para intercambiar y entregar correspondencia.⁶ Desde 1718 hasta 1808, la monarquía española desarrolló una serie de medidas legislativas destinadas a abordar estos problemas que experimentaba el sistema de comunicación del imperio. Los estudiosos que examinan el servicio postal real suelen centrarse en la transición del monopolio concedido a perpetuidad a la familia Carvajal en la década de 1510 por los Habsburgo a la creación de la Real Renta de Correo en la década de 1760. Por el contrario, argumento que los Borbones creían que las redes de comunicación del imperio necesitaban una reestructuración debido al impredecible sistema postal de los Habsburgo, y que el correo debería considerarse parte del objetivo de la monarquía de centralizar las redes de comunicación para crear un sistema de entrega confiable y rentable para la corona. Con el fin de que el monarca y sus administradores pudieran tomar decisiones más rápidas e informadas sobre las amenazas internas y externas a España, resultó fundamental un sistema de correo eficiente que permitiera el movimiento constante y predecible de información entre Madrid y sus virreinos, y dentro de las Américas. Un análisis de los mandatos iniciados por la corona revela

⁵ Ibid.

⁶ Harold Innis, *Empire and Communications* (Toronto: University of Toronto Press, 1972), 5-7.

la preocupación de los burócratas españoles por acelerar el movimiento de cartas y encomiendas dentro del Virreinato del Perú. Para superar los obstáculos geográficos andinos y transatlánticos que impedían la circulación eficiente de correspondencia e informes, los funcionarios españoles idearon nuevos métodos con base científica para agilizar el intercambio de mensajes. Estas políticas indican que el gobierno reconoció que la comunicación tenía un papel integral en el gobierno efectivo de un imperio en expansión. Sin embargo, estas reformas experimentaron diversos grados de éxito y desafíos en todos los niveles de gobierno.

El sistema postal de los Habsburgo y los antecedentes de la estandarización (1514-1763)

Los imperios transoceánicos “dependían del flujo de papel”.⁷ Este punto no se le habría pasado por alto al rey Carlos III de España (r. 1759-1788). Aunque España había permanecido neutral durante gran parte de la Guerra de los Siete Años (1756-1763), la corona entró vacilante en la guerra junto a los franceses contra los británicos en 1762. Durante este año, España perdió ante los ingleses la ciudad portuaria de La Habana, Cuba, donde se reunía la flotilla española antes de embarcar rumbo a Iberia con correspondencia y bultos. Además de esta pérdida, los ingleses capturaron un barco mercante español que transportaba “correo oficial fuera de Cádiz”. Como resultado de estas incursiones británicas, el imperio español se volvió más vulnerable a los ataques y desconocía los acontecimientos que ocurrían en las Américas. El 24 de agosto de 1764, Carlos III emitió una real proclama que iniciaba el proceso de modernización del sistema postal.⁸

Al interceptar el correo español y capturar La Habana, los ingleses habían demostrado la vulnerabilidad del sistema postal español, un servicio que había funcionado de manera impredecible y poco confiable bajo los Habsburgo y durante el período Borbón temprano. En respuesta a estos problemas, el rey se embarcó en un ambicioso programa para recopilar información sobre los problemas que plagaban la comunicación eficiente y confiable dentro del imperio. Antes de emitir su cédula real, Carlos III convocó una junta de ministros para evaluar la modernización del sistema postal colocando el correo marítimo bajo la jurisdicción de la corona a principios de 1764. Los marqueses de Grimaldi, de Esquilache y Julián de Arriaga compusieron la junta que evaluó la creación de un sistema de correo marítimo operado por el estado, lo que ocurrió el 24 de agosto de 1764.⁹ En 1765, Grimaldi, por orden del rey, formó

⁷ Sylvia Sellers-García, *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery* (Stanford: Stanford University Press, 2016), 16.

⁸ Allan J. Kuethe y Kenneth J. Andrien, *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth-Century War and the Bourbon Reforms, 1713–1796* (Nueva York: Cambridge University Press, 2014), 9-10.

⁹ G. Douglas Inglis y Allan J. Kuethe, “El Consulado de Cádiz y el Reglamento de Comercio Libre de

la Junta de Incorporación al Estado de los Oficios de Correo Mayor existentes en las Américas.¹⁰ Grimaldi y su junta comenzaron a evaluar la creación de un servicio postal terrestre operado por el estado. Este consejo probablemente descubrió numerosos problemas que habían restringido continuamente la circulación de información bajo los Habsburgo. Durante gran parte del período colonial, el sistema postal operó bajo un monopolio otorgado a perpetuidad a don Lorenzo Galíndez de Carvajal en 1514 por la reina Juana. Don Lorenzo recibió el título honorífico de Correo Mayor de Indias, que comprendía “todas las tierras de Indias, Islas, Tierra Firme y Mares Océanos, descubiertas y por descubrir”.¹¹ Carvajal, sin embargo, permaneció en Sevilla y nunca ocupó su cargo en América. Sin embargo, este título simbólico otorgado a Carvajal le permitió despachar correo entre “la Corte, el Consejo de las Indias y los Oficios de la Casa de Contratación” y entre las Américas y España,¹² todo lo cual permitió a su familia acceder al “lucrativo negocio del correo”.¹³ En definitiva, la reina Habsburgo había puesto el servicio postal en manos privadas que no podían satisfacer las necesidades del imperio.

Desde principios del siglo XVI hasta principios del XVII, la monarquía española contó con un sistema poco frecuente e impredecible de intercambio de cartas y paquetes entre la Península Ibérica y el Nuevo Mundo. Cada año salían de España dos flotas, un grupo de barcos viajaba al Virreinato de Nueva España, mientras que el otro se dirigía a Tierra Firme, o la costa norte de América del Sur. Dependiendo del punto de origen y las condiciones de viaje, una carta que viaja desde los virreinos a España y de regreso podría estar en tránsito hasta por lo menos un año e incluso más.¹⁴ El transporte del correo entre España y el Nuevo Mundo ocurrió bajo la supervisión de la Casa de Contratación, que controlaba todos los buques que transportaban mercancías entre las Américas y la península. Dado que la Casa de Contratación controlaba los intercambios comerciales, esta operación limitó aún más

1765,” en *Andalucía y América en el siglo XVIII: Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1985), 79.

¹⁰ Walter B. L. Bose, *Historia del correo de España e Hispanoamérica, 1500-1820* (Buenos Aires, 1951), 9.

¹¹ Julio César Nieri, *El correo en el Perú: Reseña histórica editada por iniciativa del Ministerio de Gobierno con motivo del IV centenario de la fundación de Lima* (Lima: Imprenta la Confianza, 1935), 21. En España, la familia Tassis recibió el “lucrativo” monopolio del correo. Ver Bose, *Historia del correo de España e Hispanoamérica*, 1-2.

¹² Bose, *Historia del correo de España e Hispanoamérica*, 2-3.

¹³ Yamil H. Kouri, “Spanish Colonial Maritime Mail in the Americas”, ponencia presentada en la conferencia del International Postal History Fellowship, National Postal Museum, Washington D. C., junio 2006, 1.

¹⁴ Sellers-García, *Distance and Documents*, 80-81. Julio César Ponce Lozada rastreó una carta enviada por Felipe II el 1 de enero de 1556 al Consejo de Justicia en Cusco, Perú. Esta correspondencia llegó al Cusco el 14 de septiembre de 1557, o aproximadamente un año y nueve meses después. Ver *Las comunicaciones en el virreinato del Perú: siglos XVI, XVII y XVIII* (Lima: Creaimagen Ediciones, 2004), 27.

el intercambio oportuno de correo entre el Nuevo y el Viejo Mundo.¹⁵ Transportar correspondencia a Perú significaba navegar desde Sevilla a La Habana, y luego desde Cuba a Cartagena, Colombia o Portobelo, Panamá. Una vez transportados desde Portobelo a la ciudad de Panamá, los barcos navegaron a las ciudades portuarias del Callao y Trujillo en Perú. Desde Cartagena, los chasquis trasladaron cartas al Perú. La imprevisibilidad del correo marítimo dio lugar a una legislación que se centró en el número de viajes que salían de España cada año. Para 1625, el número de avisos (despachos y/o barcos fletados) aumentó a seis. Tres años más tarde, la corona solicitó la construcción de doce nuevos barcos para el transporte del correo, lo que sugería una escalada en la frecuencia de los viajes al hemisferio occidental. A pesar de esta proliferación en el número de avisos que movían la correspondencia por todo el imperio, el sistema postal marítimo permaneció, en opinión de los administradores, desatendido durante el período colonial temprano.¹⁶

La junta del marqués de Grimaldi muy probablemente descubrió varios problemas que plagaron el servicio de correo terrestre en Perú, que había funcionado de manera muy diferente bajo el Inca.¹⁷ Previo a la llegada de los españoles, el Inca había incorporado y ampliado el Qhapaq Ñan. Para cubrir más de 40 000 kilómetros de caminos, los incas también desarrollaron un sofisticado sistema de comunicación por tierra anterior a Tupac Yupanqui (1471-1493), quien finalmente mejoró la red existente durante su reinado aumentando la cantidad de tambos en todo el imperio.¹⁸ Para distribuir mensajes importantes a lo largo del Qhapaq Ñan, el Inca se apoyaba en chasquis que entregaban información ya sea verbalmente o por khipus. Derivado del quechua, chasqui se traduce literalmente como “tomar y/o dar, o intercambiar”. Los mensajeros llevaban khipus en un pañuelo que envolvían alrededor de su cabeza como un turbante, una bolsa de cuero o en una canasta que cargaban a la espalda. El Inca consideraba el puesto de mensajero como uno honorable y sagrado.¹⁹ Para distinguirse de otros nativos, los mensajeros indígenas usaban una “insignia real

¹⁵ Kouri, *The Postal History of Spanish New Orleans: A Study of the Development of Mail Service and Postal Communication to and from New Orleans During the Spanish Period, 1763-1804* (Churchdown, Gran Bretaña: Stuart Rossiter Trust Fund, 2004), 13.

¹⁶ Bose, *Historia del Correo de España e Hispanoamerica*, 7. Para un análisis más profundo del correo marítimo colonial, ver Francisco Garay Unibaso, *Correos marítimos españoles a la América Española (Yndias Occidentales) de 1514 a 1827.*, vols. 1 y 2 (Bilbao: Mensajero, 1987).

¹⁷ Según Kuethe y Andrien, Rodríguez Campomanes, el fiscal del consejo de Castilla, había investigado previamente el sistema postal de la Península Ibérica y su conexión con otros países europeos. Su publicación también habría estado a disposición de la junta. *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century*, 244. Ver también Pedro Rodríguez Campomanes, *Itinerario de las Carreras de Posta de dentro, y fuera del reyno* (Madrid: Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1761).

¹⁸ Ponce Lozada, *Las comunicaciones en el virreynato del Perú*, 17.

¹⁹ Nieri, *El correo en el Perú*, 12-15. Nieri también indica que el Inca se basó en un sistema de señales de fuego para difundir mensajes a distancias de 500 a 600 leguas en aproximadamente tres a cuatro horas. Los estudiosos no han explorado el uso de señales de fuego y/o humo por parte de los incas en relación con la comunicación.

[del Inca] y un traje especial”.²⁰ Este estatus reverenciado requería que los chasquis comenzaran a entrenarse desde niños. Los ejercicios incluían correr, escalar montañas, vadear ríos y viajar a través de densas junglas. Dado que los mensajeros de correo trabajaban para el Inca y otros funcionarios estatales, las expectativas de su servicio incluían la protección de la información a toda costa. Los chasquis se defendían portando un bastón de lloque y/o un machete durante la época colonial. Si un mensajero no lograba defender el correo, el Inca podía ordenar su ejecución. Debido a la inmensidad del estado Inca, el servicio postal dependía de un intrincado sistema de paradas postales y rapidez en el intercambio de información. Aproximadamente cada cuarto a media legua a lo largo de las rutas principales, como la de Quito al Cusco, dos *coklya* o *chaskiwasi* alojaban a varios chasquis y posiblemente a sus familias. Estos mensajeros recibían o entregaban noticias en todo momento del día.²¹ Un vigilante tocaba una trompeta de concha marina para anunciar la llegada de un chasqui, lo que proporcionó un sistema de alerta para que los mensajeros que debían tomar la posta descansasen y se prepararan para el mensaje entrante.²² Estos chaskis luego corrían uno al lado del otro mientras intercambiaban información para no ralentizar el proceso. En la carretera principal entre Quito y Cusco, Hyslop estima que al menos 375 mensajeros diferentes manejaron la comunicación. A través de esta serie de mensajeros apostados cada cuarto a media legua, un mensaje podía recorrer cincuenta leguas, o más de 241 kilómetros, en un día. Este sistema de chasquis significaba que la comunicación a lo largo del camino entre Lima y Cusco podía entregarse en tres días, o aproximadamente 140 leguas. En el siglo XVII, un español que viajaba a caballo por la misma ruta tardaba entre doce y trece días, o casi cuatro veces más lento que el sistema de correo inca.²³

El sistema postal bajo el dominio español se volvió impredecible en la década de 1540, como resultado de la destrucción de las carreteras y la disminución de la población nativa. Las primeras modificaciones para mejorar el intercambio de correspondencia ocurrieron con la llegada del virrey Cristóbal Vaca de Castro (1541-1544). Vaca de Castro señaló la importancia del *Qhapaq Ñan* en la circulación de la correspondencia que lo llevó a emitir su Ordenanza de *tambos* reales, en la que afirmó que la causa de esta inestabilidad se debía a la falta de *mitayos* trabajando en los *tambos* del Camino Real. El virrey creía que los *caciques* españoles y regio-

²⁰ Secundio-José Gutiérrez Álvarez, *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril* (Madrid: MAPFRE, 1993), 322.

²¹ John Howland Rowe, “Inca Culture at the Time of Spanish Conquest”, en *Handbook of South American Indians*, vol. 2 (Washington D. C.: Smithsonian Institution, 1946), 231-232. Una legua equivale a unos 5,57 kilómetros. Ver Roland Chardon, “The Elusive Spanish League: A Problem of Measurement in Sixteenth-Century New Spain”, *Hispanic American Historical Review* 60, n° 2 (1980): 302. Hyslop señala que la distancia entre las casas de correos difería entre los cronistas. Sugiere que la distancia entre *chaskiwasi* variaba según el entorno ambiental. Hyslop, *The Inka Road System*, 304-316.

²² Nieri, *El correo en el Perú*, 14.

²³ Rowe, “Inca Culture”, 231-232; Hyslop, *The Inka Road System*, 304-316.

nales habían explotado a los jornaleros en beneficio propio, lo que llevó a los indios tributarios a negarse a trabajar en los tambos.²⁴ Muy probablemente, el abandono de los tambos tuvo más que ver con la drástica disminución de la población nativa que con la explotación de los trabajadores. Al igual que Vaca de Castro, el virrey Andrés Hurtado de Mendoza (1556-1561) expresó su preocupación por el correo. Aunque la familia Carvajal poseía el monopolio del correo a perpetuidad, el nuevo virrey creó el correo mayor poco después de su llegada para asegurar el flujo de correspondencia entre la capital virreinal a Huamanga, Cusco, La Paz y Potosí. El énfasis de Hurtado en la circulación del correo entre Lima y Potosí probablemente tuvo más que ver con mantener la comunicación sobre el flujo de plata de las minas. Para abordar aún más el problema postal, Mendoza instituyó regulaciones para construir nuevos caminos y puentes, y para limitar la cantidad de carga que transportaban los chasquis.²⁵ Estas políticas apuntan a la mala calidad de la infraestructura andina en este momento, la explotación de los nativos y la necesidad de información confiable.

A pesar de estas reformas dirigidas a mejorar la comunicación, surgieron políticas que impedían la implementación de las reformas en el servicio de correo. En 1567, el oidor de Charcas Juan de Matienzo sugirió a la corona restituir el cargo de chasquero. Matienzo creía que, si los chasquis recibían una mejor gestión, esto ayudaría a acelerar el flujo de correspondencia y, potencialmente, ayudaría a la seguridad del virreinato. Si los mensajes se movían más rápido entre Lima y las ciudades provinciales, los burócratas virreinales podrían emitir decretos y ordenar el movimiento de tropas para responder a amenazas internas o externas. Sin embargo, el establecimiento de los chasqueros no se da hasta la llegada del virrey Martín Enríquez de Almanza (1581-1584). A pesar de estos esfuerzos, una carta que viajaba de Cusco a Lima en 1582 tomaba por lo menos veintisiete días.²⁶ En contraste, según los primeros cronistas españoles, los correos indígenas del Inca podían entregar mensajes de Lima a Cusco en dos o tres días, cubriendo un tramo de casi 1 127 kilómetros.²⁷ Esta diferencia de tiempo ofrece una perspectiva de cuán lenta fue la comunicación entre Lima y Cusco después de la conquista. Quizás con esta información en mente, las acciones del virrey ofrecen evidencia de que consideraban ineficaz la red de comunicación existente, y un componente central de este problema provino de la falta de trabajadores nativos para mantener los tambos y servir como guías para los chasquis.

²⁴ Cristóbal Vaca de Castro, *Ordenanzas de tambos (Cusco, 1543)*, ed. Sergio Barraza Lescano (Lima: Ministerio de Cultura, 2018).

²⁵ *Ibid.*, 36-39. El hijo de don Lorenzo, Diego, no llegaría a Lima hasta 1561. La creación del correo mayor por parte del virrey para abordar los problemas postales del virreinato llevó a Diego a demandar con éxito por su reclamo de este título. Bosc destaca brevemente la disputa en su obra, *Historia del correo de España e Hispanoamérica*, 3.

²⁶ *Ibid.*, 41-44.

²⁷ Rowe, "Inca Culture", 231-232.

En el siglo XVII, los administradores españoles en Perú intentaron mejorar el transporte y movimiento de la correspondencia. El 1 de julio de 1600, el correo mayor de Lima, don Diego de Carvajal crea el cargo de teniente del correo mayor. El nuevo puesto tenía la responsabilidad de administrar a los chasqueros en su región geográfica y asegurarse de que los chasquis recibieran sus salarios. A pesar de estos mandatos, el propio correo mayor no se aseguró de que los trabajadores nativos recibieran el pago oportuno por sus servicios. En 1615, el virrey Juan de Mendoza (1607-1615) se apoderó de las pertenencias de don Diego para cubrir la deuda del administrador de correos con los indígenas.²⁸ Los funcionarios españoles expresaron su consternación por estos abusos contra los indígenas andinos y la disminución de su población. Un informe de 1628 proporciona una idea de cómo el correo se vio afectado por la disminución demográfica nativa. Este relato mostró el declive de la población indígena al destacar la cantidad de mensajeros que transportaban cartas entre Quito, Lima y Cusco. Bajo los incas, 1 500 mensajeros servían esta sección del Qhapaq Ñan, pero para 1628 solo 649 chasquis atravesaban esta ruta.²⁹ Esta reducción de casi el 57 por ciento probablemente refleje el colapso demográfico de la población nativa, e incluso posiblemente sugiera que los mensajeros se negaron a trabajar para el correo mayor. Para 1642, el virrey Pedro de Toledo (1639-1648) solicitó que don Diego de Barrios Sotomayor realizara una visita oficial al sistema postal. La inspección de Barrios reveló varios problemas que él creía que afectaban el intercambio de cartas. Informó que los tambos seguían desatendidos. En respuesta a este problema, Barrios sugirió un mandato que requería que cuatro mitayos sirvieran en cada tambo y que estos afluentes nativos también proporcionaran suministros. Estos mitayos servirían más como guías para los chasquis. Para referirse a los animales de carga, Barrios estipuló que cada teniente de correo mayor denotara apropiadamente el pasto para las mulas que transportaban cartas y paquetes.³⁰ Parece que las sugerencias de Barrios no llegaron a buen puerto. A principios de la década de 1680, el virrey Melchor de Navarra (1681-1689) también centró su energía en la falta de pago a los mensajeros nativos y la falta de mitayos que prestaran servicios en los tambos.³¹ Desde principios del período colonial hasta fines del siglo XVII, gran parte de la política parece enfatizar la superación del colapso demográfico de los nativos y su maltrato y cómo estos problemas obstaculizaron la circulación del correo. Esta evidencia demuestra dos hallazgos. Primero, los repetidos intentos de abordar el maltrato de los nativos andinos muestran abusos continuos por parte de los españoles. Además, estos mandatos revelan que los burócratas consideraban que el servicio postal era ineficaz y necesitaba mejoras.

²⁸ Gutiérrez Álvarez, *Las comunicaciones en América*, 177.

²⁹ Ponce Lozada, *Las comunicaciones en el virreynato del Perú*, 88.

³⁰ *Ibid.*, 53.

³¹ *Ibid.*, 88.

A pesar de estas nuevas ordenanzas para superar el abuso de los indígenas y la disminución de su población, los burócratas en Perú seguían preocupados por la difusión de información. Sin embargo, se produjo un cambio en la política a principios del siglo XVIII cuando los funcionarios españoles centraron su energía en expandir y crear nuevas rutas y establecer el intercambio regular de correspondencia entre ciudades importantes. En 1707, el correo mayor don Diego de Vargas y Carvajal sugirió crear un servicio de correo mensual de Potosí a Buenos Aires. Si bien esta recomendación no recibió aprobación, la propuesta de Carvajal muestra la importancia emergente de Buenos Aires como posible puerto para agilizar la circulación de la correspondencia entre Sudamérica y España. Reformas adicionales dirigidas a las rutas aparecieron en 1717 cuando el correo mayor recomendó expandir el sistema postal entre Lima y Buenos Aires. Don Diego incluso abogó por una ruta entre Argentina, Paraguay y Chile ese mismo año. Esta interconectividad sugiere la importancia que se le da a la comunicación entre las regiones productoras de recursos. Tucumán, Argentina, en ese momento proporcionaba mulas para el comercio de plata, mientras que la yerba mate se había vuelto importante para el comercio en Paraguay. Ya en 1720 surgieron propuestas para un nuevo camino que conectara Buenos Aires con Mendoza y luego con Santiago.³² Un camino que se extiende desde Buenos Aires y eventualmente a Santiago implica una conexión adicional a Valparaíso en la costa del Pacífico. Por lo tanto, en teoría, esta nueva vía ayudaría a agilizar la circulación de información entre el Atlántico y el Pacífico y, en última instancia, con Lima.

Estos cambios de política se produjeron quizás debido a varios factores. En 1713, la Guerra de sucesión española (1700-1713) había terminado con la Paz de Utrecht, que condujo al ascenso de la Casa de Borbón al trono español. La monarquía borbónica reflejó el espíritu ilustrado de la época, lo que significa que los administradores del gobierno pusieron énfasis en el razonamiento científico al abordar los asuntos políticos. Tal marco teórico podría incluir este concepto de interconectividad entre ciudades distantes. En 1745, el virrey José Manso de Velasco (1745-1761) emitió un bando real que “establecía la salida fija del correo del Cuzco, y los postes por los que debían pasar [los mensajeros] y los días de viaje... a comunicarse con Potosí, La Paz y Arequipa”. El virrey esperaba que tal servicio reflejara el sistema que existía entre Quito, Piura y Trujillo. Para asegurar el éxito del nuevo sistema, Manso de Velasco instituyó una multa de hasta quinientos pesos para el correo mayor y teniente de correo mayor que no cumplieran con las nuevas normas.³³ Estos burócratas que sugirieron intercambios y entregas más frecuentes demuestran varios hallazgos importantes. El

³² Ponce Lozada, *Las comunicaciones en el virreynato del Perú*, 56. Ponce Lozada solo señala que el séptimo correo mayor había abogado por la nueva ruta. Tanto Bose como Nieri brindan breves biografías de cada correo mayor. Ver Nieri, *El Correo en el Perú*, 20-23, y Bose, *Historia del correo de España en Hispanoamérica*, 4-5.

³³ Ponce Lozada, *Las comunicaciones en el virreynato del Perú*, 58.

énfasis en la transmisión regular de información muestra que el correo funcionaba de manera poco confiable y que los burócratas comenzaron a incorporar un enfoque ilustrado para administrar científicamente el servicio postal, todo lo cual alcanzaría su punto máximo bajo el rey Carlos III.

Estandarización del correo real sistema durante el vértice de las reformas borbónicas, 1764-1821

Después de dos siglos y medio en manos privadas, y debido al impredecible flujo de información entre España y sus colonias y dentro de los virreinos, la monarquía española comenzó a modernizar y centralizar el servicio postal colocando el correo marítimo bajo jurisdicción real el 24 de agosto de 1764.³⁴ En 1765, Carlos III solicitó que el marqués de Grimaldi formara una junta para analizar la incorporación del sistema postal al nuevo aparato estatal. Daniel Headrick argumenta que “una característica importante de los sistemas [de comunicación] permanentes es su propiedad, control y financiación”.³⁵ La apropiación, regulación y mantenimiento del correo por parte de la corona, como lo demuestra la creación del Correo Marítimos del Estado y la Real Renta de Correo por parte de la monarquía borbónica, refleja la afirmación de Headrick. Renta denota “una propiedad, servicio o institución que produce ingresos”. Por lo tanto, el monarca probablemente consideró el correo como una oportunidad de obtener ingresos para recargar las arcas del imperio.³⁶ Además, tal esfuerzo muestra que una red de comunicación centralizada demostró ser fundamental para la toma de decisiones entre el rey y el Consejo de Indias. Pero para abordar y desarrollar adecuadamente políticas para mejorar la circulación de información entre la metrópoli y la periferia, Carlos III y sus burócratas necesitaban nombrar funcionarios con ideas afines para evaluar las necesidades del imperio e implementar los nuevos mandatos iniciados por la corona para acelerar el movimiento de correspondencia sobre vastas regiones geográficas.

Tras su mandato de 1764 que creó el Correo Marítimos del Estado y la Real Renta de Correo en 1765, el rey Carlos III emitió varios decretos adicionales dirigidos a comprender y mejorar la red de comunicaciones del imperio. El primer paso del monarca para acelerar la difusión de mensajes se centró en el correo marítimo aumentando el número de avisos enviados a las colonias.³⁷ En 1764, Carlos III instituyó

³⁴ Kuethe y Andrien, *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century*, 244.

³⁵ Daniel Headrick, *When Information Came of Age: Technologies of Knowledge in the Age of Reason and Revolution* (Oxford y Nueva York: Oxford University Press, 2000), 182.

³⁶ Kouri, “Spanish Colonial Maritime Mail in the Americas”, 4.

³⁷ En 1718, el número de avisos había aumentado a ocho, de los cuales cuatro iban “a cada reino—Perú y Nueva España, y Nueva Granada”. Kuethe y Andrien sugieren que el “recientemente establecido Virreinato de la Nueva Granada [en 1717] aún no había entrado completamente en la mente real”, lo

un servicio de correo mensual entre España y las Américas. Para fortalecer aún más el control de la corona sobre el correo marítimo estatal recién creado, el rey hizo que los avisos salieran de la ciudad portuaria de La Coruña, ubicada en el noreste de España, hacia La Habana, Cuba, la “nueva oficina principal de correos en el Nuevo Mundo”.³⁸ Este movimiento ayudó a disminuir el control de la Casa de Contratación sobre los barcos que se movían entre las colonias y España. Desde La Habana, las fragatas correo transportaban correspondencia y paquetes a las administradoras de correos ubicadas en Veracruz, Portobelo, Cartagena, Buenos Aires y Montevideo. Otros puertos incluyeron a el Callao en Perú y Valparaíso, Chile. Para mejorar aún más la distribución de cartas e informes por todo el imperio, el rey amplió la construcción de paquebotes-correos en el astillero de El Ferrol, España.³⁹ Al controlar la construcción de barcos, el transporte de la correspondencia transatlántica y el manejo de las cartas, esta integración vertical ilustra aún más los objetivos de la corona para centralizar y administrar el sistema de comunicación del imperio.

Carlos III y la junta habían hecho que el sistema de correo transatlántico fuera más confiable y predecible. Poco después, el monarca dio el primer paso para centralizar los sistemas de comunicación por tierra al ordenar a la junta de Grimaldi que evaluara los métodos necesarios para incorporar el servicio postal al nuevo sistema estatal centralizado. Grimaldi muy probablemente destacó el monopolio de Carvajal como un obstáculo logístico, lo que llevó a Carlos III a adquirir el monopolio del correo en poder de la familia Carvajal. El 13 de octubre de 1768, el rey compró el título de correo mayor a don Fermín Francisco de Carvajal y Vargas, noveno director general de correos del Perú. Carvajal recibió 14 000 pesos anuales por una generación, precio rebajado para enviar correo y encomiendas, y el título de Grande de España y Mariscal de Campo del Rey.⁴⁰ Las siguientes fases para incorporar el correo de los virreinos a la organización centralizada de España comenzaron varios meses después. Para formular las políticas necesarias para mejorar el servicio postal terrestre entre el Virreinato de la Nueva Granada y el Perú, el marqués de Grimaldi, ahora superintendente general de correos y postas de dentro y fuera de España, nombró administrador a don José Antonio de Pando y Riva, “General de los Correos de estos Reynos”.⁴¹ El 5 de abril de 1769, Grimaldi emitió un decreto de veintidós pun-

que ayuda a explicar este descuido. Ver *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century*, 63. Ver también Bose, *Historia del correo de España e Hispanoamérica*, 9-10.

³⁸ Kouri, “Spanish Colonial Maritime Mail in the Americas”, 3; y Kuethe y Andrien, *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century*, 244-245; Inglis y Kuethe. Nótese el éxito del nuevo sistema al identificar que once barcos correo de La Coruña y uno de Cádiz habían llegado a La Habana en 1775. Ver “The Consulado de Cádiz y el Reglamento de Comercio Libre de 1765”, 93.

³⁹ Bose, *Historia del correo de España e Hispanoamérica*, 10.

⁴⁰ Ver Nieri, *El correo en el Perú*, 23, y Bose, *Historia del correo de España e Hispanoamérica*, 5.

⁴¹ Nieri, *El correo del Perú*, 28. Grimaldi también envió nuevos directores de correos a la Nueva España en julio de 1766, Guatemala en febrero de 1767 y Cuba en 1769. Ver Kouri, “Spanish Colonial Maritime Mail in the Americas”, 2.

tos que detallaba las nuevas políticas a seguir por Pando para establecer un sistema postal más completo y predecible en los dos virreinos. Un examen del documento revela el énfasis que los españoles pusieron en mover la correspondencia de forma segura y rápida. La solicitud del superintendente incluía varios puntos que indagaban sobre la geografía del Perú. Grimaldi deseaba saber sobre la “limpieza” de un río y si los barcos podían navegar por las vías fluviales durante el día o la noche “sin riesgo de impedimentos”, una probable referencia a rocas y árboles caídos, todo lo cual puede causar que un barco pierda su carga. Durante este periodo, los ríos sirvieron como el método más rápido para transportar mercancías y materiales. Al conocer la navegabilidad de los cursos de agua andinos, esta información podría ayudar a Pando a formular un plan para mover correspondencia y paquetes entre ciudades a un costo menor en comparación con los sistemas de intercambio terrestres. Más aún, la orden de Grimaldi sobre si una embarcación podía pasar por un río durante el día o la noche sugiere que reconoció la necesidad de transportar cartas y paquetes a todas horas para agilizar la transmisión de información.⁴²

El funcionario también solicitó información sobre el estado de la infraestructura andina. El administrador de correos tuvo que evaluar los caminos y puentes del virreinato. La solicitud de Grimaldi indica que él veía la infraestructura como un componente importante para mover el correo interprovincial. Pando recibió una orden para garantizar la interconectividad entre las principales ciudades y pueblos, especialmente entre Lima y Cusco, Cusco y Potosí, Potosí y Salta en Argentina y Salta a Buenos Aires. Esta demanda reafirma la importancia de conectar las costas del Pacífico y del Atlántico con importantes regiones productoras de recursos en el Virreinato del Perú. Pando también necesitaba evaluar cualquier impedimento, como “pantanos y malos pases” que pudieran dificultar la movilidad de un mensajero de correo. Además de estos peligros topográficos, el ministro cuestionó aún más la seguridad de los caminos andinos.⁴³ Su referencia a la seguridad en este mandato específico no aparece como una preocupación por la integridad estructural de los senderos, sino más bien como un interés por las posibles amenazas sociopolíticas o criminales al transporte de documentos. En la Guatemala colonial, los bandidos atacaban con frecuencia a los mensajeros que transportaban correspondencia y paquetes. Los chasquis llevaban regularmente plata y otros bienes para entrega privada (encomiendas), lo que los exponía aún más a los ataques de los ladrones. Más importante aún, la correspondencia se convirtió en un objetivo principal para el robo durante los periodos de guerra o insurrección.⁴⁴ Grimaldi también ordenó a Pando establecer un sistema fijo que hiciera circular la correspondencia entre las ciudades

⁴² El marqués de Grimaldi, “Reflexiones que se forman para el establecimiento de correos en los virreinos de Perú y Santa Fe”, en Ponce Lozada, *Las comunicaciones en el virreinato del Perú*, 244-246.

⁴³ *Ibid.*, 245.

⁴⁴ Sellers-García, *Distance and Documents*, 84, 119.

cada ocho o quince días. El administrador de correos tenía la responsabilidad de crear y determinar la hora y el día de la semana en que debía ocurrir la transferencia de cartas y paquetes, y proporcionar datos sobre los gastos de transporte del correo.⁴⁵ Bajo los Habsburgo y hasta principios del siglo XVIII, el correo se enviaba sin costo y salía a intervalos irregulares, lo que contribuía a la escasa fiabilidad del intercambio y la entrega de mensajes. El documento de Grimaldi muestra que la previsibilidad y la confiabilidad se habían convertido en un punto crucial en su pensamiento para desarrollar un servicio postal centralizado.

El nuevo jefe de correos partió con sus instrucciones para la Nueva Granada en 1769. No fue hasta principios de mayo de 1772 que José Antonio Pando y Riva llegó a Lima. A su llegada a la capital virreinal del Perú, Pando comenzó a formular e implementar las órdenes de Grimaldi para el virreinato. El 18 de setiembre de 1772, el nuevo director general de correos emitió su “Reglamento General y Metódico” (en adelante, RGM).⁴⁶ El conjunto inicial de regulaciones de Pando refleja las órdenes proporcionadas por el marqués de Grimaldi. El jefe de correos comenzó su bando diciendo que, “Su majestad ordena la incorporación del correo de este dominio a la Real Corona para la pronta, segura y regular circulación de la correspondencia”.⁴⁷ La declaración de Pando demuestra la importancia que el rey y Grimaldi le dieron al sistema de correo operado por el estado. Tras su explicación de los objetivos planteados por el monarca, Pando proporciona un cronograma detallado para la circulación del correo a lo largo de las tres rutas principales del virreinato a Quito, Cusco y Arequipa. Por instrucciones de Grimaldi, Pando estructuró el nuevo sistema postal para mover el correo entre Cusco y Lima cada quince días, o lo que él denominó quince en quince días (cuadro 1). Los días diez y veinticinco de cada mes, el correo salía de Lima a la medianoche. Dependiendo de la distancia, Pando asignó de doce a cuarenta y ocho horas de tiempo de viaje entre cada caja de correo (parada postal). Entre cada pueblo, los mensajeros normalmente encontraban un tambo donde podían descansar, reunir provisiones adicionales y dejar pastar a los caballos y/o mulas (cuadro 2). Después de llegar a Cusco el veintidós del mes, el mensajero recibía tres días de descanso antes de emprender su viaje de regreso a Lima y llegar a la medianoche del siete a la capital virreinal.⁴⁸ La RGM de Pando recibió la aprobación del virrey Manuel de Amat y Juniet (1761-1776) a fines de octubre de 1772.⁴⁹

⁴⁵ Grimaldi en Ponce Lozada, *Las comunicaciones en el virreynato del Perú*, 245.

⁴⁶ José Antonio Pando y Riva, setiembre 18, 1772, AGNP, Donaciones, leg. 4, cuad. 84, 65 folios.

⁴⁷ *Ibid.*, f. 1.

⁴⁸ Pando, setiembre 18, 1772, AGNP, Donaciones, leg. 4, cuad. 84, f. 11-13v. Pando había instituido un proceso similar entre Nueva Granada, Quito y Lima en 1770. Ver Roger Pita Pico, “Amenazas a la fidelidad, seguridad y confianza Real: el servicio de correos en el Nuevo Reino de Granada tras las reformas de Pando, 1764-1810”, *Revista de Historia* 20, n° 40 (2016): 222-241.

⁴⁹ Ponce Lozada, *Las comunicaciones en el virreynato del Perú*, 165. Según Ponce, Pando comenzó a emitir avisos (anuncios) en este momento, lo que sugiere la aprobación del virrey y su consejo.

Cuadro 1. Paradas de correo en la ruta de Lima a Cusco. 18 de septiembre, 1772, AGNP, Donaciones, leg. 4, cuad. 84, f. 11-11v.

Ciudad de salida	Días de salida	Hora de salida	Ciudad de llegada	Días de llegada	Tiempo de tránsito estimado
Lima	10, 25	12 a.m.	Huarocharí	12, 27	36 horas
Huarocharí	12, 27	12 p.m.	Jauja	13, 28	26 horas
Jauja	13, 28	12 a.m.	Huancavelica	15, 30	48 horas
Huancavelica	15, 30	12 a.m.	Huanta	17, 2	36 horas
Huanta	17, 2	12 p.m.	Huamanga	18, 3	12 horas
Huamanga	18, 3	12 a.m.	Andahuaylas	19, 4	48 horas
Andahuaylas	19, 4	12 a.m.	Abancay	21, 6	36 horas
Abancay	21, 6	12 p.m.	Cuzco	22, 7	36 horas

Cuadro 2. Paradas de correo a lo largo de la ruta de Lima a Cusco. Setiembre 18, 1772. AGNP, Donaciones, leg. 4, cuad. 84, f. 10-10v.

Tambo	Ruta de Lima a Cusco	Observación	Leguas
1	De Lima al pueblo de Sisicaya		10
2	Sisicaya al pueblo de Chorrillo		8
3	Chorrillo a Huarocharí	Caja de correo	8
4	Huarocharí a Pariaca	Tambo	8
5	Pariaca a Tulca		6
6	Tulca a Jauja	Caja de correo	9
7	Jauja al pueblo de Concepción		6
8	Concepción a Huayucachi	Tambo	6
9	Huayucachi a Acos	Tambo	6
10	Acos a Huando a Huancavelica	Caja de correo	12
11	Huancavelica a Paucará	Nuevo tambo	7
12	Paucará a Parcos	Tambo	5
13	Parcos a Huanta	Caja de correo	10
14	Huanta a la ciudad de Huamanga	Caja de correo	6

15	Huamanga a Cangallo	Tambo	6
16	Cangallo al pueblo de Ocos		6
17	Ocos a Uripa	Tambo	12
18	Uripa a Andahuaylas	Caja de correo	8
19	Andahuaylas a Pincos	Tambo	6
20	Pincos a Cochacajas	Tambo	6
21	Cochacajas a Abancay	Caja de correo	6
22	Abancay al Pueblo a Curahuasi		6
23	Curahuasi al Marcahuasi	Tambo	6
24	Marcahuasi a Limatambo	Tambo	4
25	Limatambo al pueblo de Zurite		6
26	Zurite a Cusco	Caja principal	7

El RGM también incluyó varias políticas que enfatizaron aún más la puntualidad y una reiteración de políticas anteriores sobre al menos cuatro mitayos que trabajan en tambos. Pando señaló que sus mandatos tenían “[e]l resultado final de facilitar y fortalecer a la brevedad posible la más fácil, frecuente y segura circulación de la correspondencia con el Reino de España y con las demás ciudades de este continente”.⁵⁰ El director general de correos reconoció que el movimiento regular de cartas dependía en gran parte de los mensajeros. Para ayudar a acelerar el transporte de la correspondencia, Pando ordenó que los conductores llevaran el “emblema de las Armas Reales [sobre] el pecho, para que sean conocidos”. En opinión de Pando, los funcionarios postales en cada parada podrían identificar rápidamente a un correo real con un marcador tan distintivo. A la llegada de un conductor, las oficinas de correo tenían que anotar la hora específica de entrada y salida de cada mensajero e informar sobre el estado de un sobre o paquete. El director general de correos ordenó a los administradores de correos locales que no retuvieran a los mensajeros más de treinta minutos después de su llegada, tiempo que Pando consideró suficiente para abrir y registrar el intercambio de correspondencia. Los mensajeros llevaban un pasaporte que detallaba esta información, mientras que el jefe de correos regional debía mantener un libro de contabilidad local con estos datos. Pando estipuló además que cualquier desviación de estos planes obstaculizaría el movimiento de la correspondencia, y en ninguna circunstancia ninguna persona, independientemente de su estatus en la sociedad, podría detener el correo. En opinión de Pando, consideraba

⁵⁰ Pando, setiembre 18, 1772, AGNP, Donaciones, leg. 4, cuad. 84, ff. 2v-3.

que cualquier retraso era perjudicial para la corona.⁵¹ Estas preocupaciones sobre la gestión del tiempo y la recopilación de datos ilustran el deseo de Pando de cumplir con las obligaciones de su cargo y mejorar la red de comunicación del virreinato, todo lo cual proporciona evidencia de que la confiabilidad y el intercambio regular de correspondencia demostraron ser fundamentales para este objetivo encomendado por la corona.

Mientras Pando implementaba sus nuevos procedimientos para cumplir el objetivo del marqués de Grimaldi y el rey Carlos III de modernizar el correo terrestre del Perú, Alonso Carrió de la Vandera había iniciado una visita a la ruta transcontinental de Montevideo-Buenos Aires a Lima. Nombrado visitador de correos y estafetas por Grimaldi en enero de 1771, Carrió emprendió un viaje de dos años en busca de métodos para mejorar la red de comunicación entre las costas del Atlántico y el Pacífico.⁵² Antes de salir de España, Grimaldi entregó a Carrió un documento de quince puntos que enfatizaba los objetivos y requisitos de su inspección real, que reflejaba los proporcionados a Pando en 1769. Grimaldi solicitó que a su llegada a Montevideo-Buenos Aires, Carrió se familiarizara con la región leyendo libros, reuniéndose con administradores y examinando el intercambio de correspondencia entre varias oficinas. Grimaldi ordenó que durante la visita de Carrió el inspector llevara un diario personal para registrar observaciones importantes y hacer posibles recomendaciones que pudieran ayudar a facilitar el correo. El asesor del rey expresó su preocupación por las posibles amenazas humanas y ambientales al correo real. Carrió debería planificar la “vía más segura [para] la rápida circulación de la correspondencia”, y determinar el estado de “carreteras, cruces [de ríos], [y] tambos”.⁵³ Esto reitera los primeros puntos de Grimaldi a Pando en 1769 y muestra su voluntad de alterar las rutas de correspondencia para evitar complicaciones con el movimiento del correo y la carga. El 7 de febrero de 1771, Carrió partió de España rumbo a Montevideo-Buenos Aires, donde llegó el 12 de mayo. Recién en noviembre emprendería el visitador su viaje a Lima, viaje que se prolongó hasta mediados de 1773.⁵⁴

Una vez iniciada la visita, Carrió siguió minuciosamente los detalles que le proporcionó Grimaldi. Carrió mantuvo un diario y escribía regularmente a José Antonio de Pando y Riva.⁵⁵ La correspondencia entre los dos funcionarios españoles

⁵¹ Ibid., ff. 24-32.

⁵² Ponce, *Las comunicaciones en el virreynato del Perú*, 165. Ver también Antonio Lorente Medina, “Introducción”, en *El lazarrillo de ciegos caminantes*, ed. Antonio Lorente Medina (Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1985 [1775 o 1776]), xi; y Ramón María Serrera Contreras, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas* (Barcelona: Ministerio del Interior / Lunwerg Editores), 171.

⁵³ Antonio de la Quadra y Lázaro Fernández de Angulo, “Instrucción particular, que debe observar Don Alonso Carrió de la Vandera, para el acierto y desempeño de la Comisión que le ha conferido por el Exmo. Sr. Marques de Grimaldi”, en Ponce Lozada, *Las comunicaciones en el virreynato del Perú*, 247.

⁵⁴ Ponce Lozada, *Las comunicaciones en el virreynato del Perú*, 165.

⁵⁵ El diario de Carrió probablemente se convirtió en su infame obra *El lazarrillo de ciegos caminantes*,

proporciona información valiosa sobre el detalle que Carrió siguió para cumplir con la solicitud de Grimaldi. Escribiendo desde Cusco el 24 de enero de 1773, Carrió expresó su preocupación por la ruta tradicional de Huancavelica a Huarochirí. Según el visitador, varios viajeros confiables y de “talento más que común” le habían explicado los peligros del camino entre estos dos pueblos. Carrió señaló que Huarochirí tenía muchos “riesgos [como] ríos y barrancos”. No solo el entorno natural de Huarochirí representaba una amenaza, sino también la población nativa. Las fuentes de Carrió le dijeron que los huarochiranos se rebelaron contra la corona, creando así una amenaza para los viajes interprovinciales. Aunque Carrió no revela ningún detalle sobre la insurrección, una rebelión indígena en la región amenazaría a los mensajeros y podría provocar la pérdida de correspondencia y carga. El inspector afirmó que al evitar el camino a Huarochirí, los viajeros también eludían los peligros de Izcuchaca.⁵⁶ En su informe, Carrió aseguró a Pando que la nueva ruta alternativa del inspector de Huancavelica a Cotay y por Lunahuaná a Lima era un “camino hermoso, todo libre de [estos] riesgos”, o una ruta sin riesgo.⁵⁷ Carrió informó que el nuevo rumbo ahorraría aproximadamente veintidós leguas, ayudando a lograr la directiva de la corona de agilizar el intercambio oportuno de correspondencia y paquetes. Tal vez igual de importante que el ahorro de tiempo, Carrió destacó que esta alteración sería “muy fácil y de poco costo para la Renta [de Correos]”.⁵⁸

A pesar de la recomendación de Carrió, Pando finalmente rechazó la sugerencia del visitador incluso después de aconsejar que los pueblos alrededor de Huancavelica formaran una junta para evaluar las posibilidades de alternar la ruta a Lima. El director general de correos del virreinato proclamó que la ruta antigua “siempre había ido de Huancavelica a esta capital [Lima], por los tambos y pueblos citados en el Reglamento General”. Aunque el camino recomendado por Carrió acortó la distancia entre Lima y Huancavelica, Pando declaró que este cambio no “superaría los grandes inconvenientes que típicamente se encuentran con los nuevos proyectos”. A su entender, el director general de correos creía que un tramo del nuevo camino de Carrió carecía de provisiones suficientes para ayudar a los mensajeros en sus viajes. Pando señaló la insuficiencia de caballos y terrenos para pastoreo. También notó las dificultades de tratar de establecer y construir nuevos tambos y encontrar mitayos para servir en estos.⁵⁹ Estos obstáculos impedirían el

que criticaba la corrupción de los funcionarios peruanos en las provincias. *El lazarillo de ciegos caminantes* evoca a *Noticias secretas de América*, de Jorge Juan y Antonio Ulloa, que también denunciaba la corrupción en el virreinato.

⁵⁶ Alonso Carrió de la Vandra a José Antonio Pando y Riva, enero 24, 1773, AGNP, Donaciones, leg. 1, cuad. 9, folios 26. Carrió ofreció los nombres de sus fuentes y futuras investigaciones en Cusco podrían revelar información adicional sobre los antecedentes de los viajeros y si tenían un interés personal en cambiar la ruta para beneficiarse. Sin embargo, Carrió no enumera ningún peligro específico que Izcuchaca presentó durante este tiempo.

⁵⁷ Carrió a Pando, enero 25, 1773, AGNP, Donaciones, leg. 4 cuad. 85, f. 2.

⁵⁸ *Ibid.*, ff. 1v-3.

⁵⁹ Esta negativa de Pando dio lugar a una disputa pública con Carrió, que examino con más detalle en

flujo de comunicación entre Lima y las provincias del virreinato. Además, Pando había implementado recientemente el RGM y desviarse de estos nuevos protocolos sin duda crearía problemas logísticos adicionales entre los administradores de correo provinciales. Sin embargo, por razones desconocidas, Pando sí incorporó una nueva ruta que iba de Huancavelica a Lunahuaná a Lima en algún momento entre 1773 y 1780.⁶⁰

De 1771 a 1780, Pando había instituido nuevas reformas para acelerar la circulación de la correspondencia dentro del Virreinato del Perú. Sin embargo, desde principios de la década de 1780 hasta su muerte en 1802, Pando no parece haber promulgado nuevas políticas para mejorar el sistema postal virreinal. El silencio en los documentos podría reflejar que el servicio de correo se había vuelto más confiable y predecible bajo la dirección de Pando. Después de todo, Pando se desempeñó como director general de correos durante treinta y un años, lo que proporcionó una estabilidad inusual en un puesto de gobierno. Dos años después de la muerte de Pando, don Félix de la Rosa Queipo de Llano asumió el cargo de director general de correos.⁶¹ Sobre la base de los logros de su predecesor, De la Rosa se acercó a mejorar la Real Renta de Correo implementando o apoyando varios cambios para ayudar a acelerar la comunicación entre las diferentes regiones del virreinato. De 1808 a 1809, Rosa puso un renovado interés en la mejora de la infraestructura andina, en particular la propuesta de construcción de una nueva carretera que agilizaría el tiempo de tránsito entre Lima y Huancavelica. Si bien no parece que De la Rosa haya instigado el movimiento para construir el nuevo camino, se convirtió en un defensor de tal esfuerzo, al igual que el intendente gobernador de Huancavelica. El 13 de setiembre de 1808, el cartero Juan Luis Pérez escribió al intendente Juan Vives y Echeverría. Pérez afirmó que la nueva carretera que conecta Chocos con Cotay ofrecería una alternativa más segura al camino más peligroso. Más importante para Pérez, este sendero mejorado haría que viajar fuera más rápido y seguro, lo que también evitaría “muchas muertes que causa el infierno de Turpo”.⁶² La referencia de Pérez tal vez aluda a las dificultades de atravesar los pequeños caminos de los Andes y, según el gobernador Vives y Echeverría, Turpo se había convertido en un tambo infame entre los mensajeros por varias otras razones. Regularmente los mitayos se negaban a trabajar en Turpo, y esto a su vez significaba que el tambo no podía ofrecer guías ni suministros. Además, Turpo se había convertido en un lugar notorio donde los delincuentes se escondían y amenazaban a los viajeros.⁶³ La falta de provisiones y una posible amenaza de robo o, peor aún, de asesinato, podrían dificultar el movimiento de correspondencia y paquetes, o la pérdida de materiales

la sección siguiente. Pando a Carrió, marzo 18, 1773, AGNP, Donaciones, leg. 4 cuad. 85, ff. 3v-5.

⁶⁰ *Reales ordenanzas instrucciones y reglamentos aprobados para el gobierno, y manejo de la Renta de Estafetas, Correos, y Postas del reyno del Perú y Chile* (Lima, 1780), 105, 140.

⁶¹ Ponce Lozada, *Las comunicaciones en el virreynato del Perú*, 190.

⁶² Juan Luis Pérez a Juan Vives y Echeverría, setiembre 13, 1808, Biblioteca Nacional del Perú (BNP), d204, f. 1.

⁶³ Juan Vives y Echeverría a Félix de la Rosa, setiembre 20 1808, BNP, d204, ff. 1v-3.

durante el viaje. El 4 de febrero de 1809, el virrey José Fernando de Abascal y Sousa (1806-1816) aprobó la construcción del nuevo sendero y las adecuaciones necesarias, como la construcción de tambos y la asignación de mitayos, para facilitar la circulación de la correspondencia.⁶⁴

Bajo Pando, el sistema postal real se había vuelto más predecible entre Lima y varias ciudades importantes, incluidas Cusco y Trujillo. Sin embargo, Pando instituyó un servicio de correo mensual a Arequipa que nunca operó de tal forma. En 1818, según De la Rosa, el envío de las cartas y encomiendas se producía diez meses al año, en el mejor de los casos. Por eso, el nuevo director general de correos recomendó que el correo viajara a Arequipa todos los meses y puso énfasis en la seguridad. Propuso que los mensajeros que llevaban encomiendas ya no viajaran de noche por la ruta de Lima a Arequipa. De la Rosa creía que los viajes nocturnos se volvían peligrosos por “los riesgos notorios de las laderas con precipicios que caen al mar, [y] los ríos sin puentes ni balsas”.⁶⁵ También se produjo un aumento de la actividad delictiva después del anochecer, ya que los bosques proporcionaron refugios seguros y escondites para los ladrones.⁶⁶ Bajo la administración de De la Rosa ocurrieron cambios adicionales. En diciembre de 1821, escribió al virrey para instituir una entrega y recogida diaria de correo entre Lima y Callao. De la Rosa ordenó que el correo saliera a la medianoche de la capital virreinal hacia la ciudad puerto y regresara a Lima a las 5 de la tarde. Sugirió además el uso de cuatro soldados para transportar el correo, con un salario mensual de seis pesos. La creación de un servicio diario del Callao a Lima surgió del énfasis del director general de correos en la comunicación regular entre la capital virreinal y la principal ciudad portuaria del Perú. La comunicación diaria proporcionaría información valiosa sobre los buques entrantes para el comercio y las noticias que llegaban de España.⁶⁷ De la Rosa se desempeñó como director general de correos hasta su retiro en 1825 y permaneció en Lima hasta su muerte en 1828.⁶⁸

Resistencias en la centralización de las redes andinas de comunicación

Desde 1772 hasta principios de la década de 1820, el sistema de correo de Perú sufrió modificaciones significativas destinadas a mejorar la confiabilidad, la previsibilidad y la puntualidad del intercambio de correspondencia. Muchas de las reformas de

⁶⁴ José Fernando de Abascal y Sousa, febrero 4, 1809, BNP, d10016, ff. 1-2v.

⁶⁵ De la Rosa citado en Ponce Lozada, *Las comunicaciones en el virreynato del Perú*, 193.

⁶⁶ De la Rosa a Pezuela, enero 16, 1819, AGNP, Donaciones, leg. 4, cuad. 86, n° 49, f. 64.

⁶⁷ Diciembre 19, 1821, AGNP, Donaciones, leg. 4, cuad. 86, n° 68, ff. 147-147v. Dado que De la Rosa se desempeñó como director general de correos hasta su retiro en 1825, lo más probable es que esta entrada se haya producido bajo su dirección.

⁶⁸ Alberto Rosas Siles, “Apuntes para la historia del correo en el Perú. El servicio postal y las marcas pre-filatélicas entre 1821 y 1858”, *Revista del Archivo General de la Nación* 2 (1974): 109.

Pando funcionaron bajo la administración de De la Rosa, que agregó modificaciones al servicio postal real en la década de 1810 y principios de la de 1820. A pesar de las mejores intenciones de estos burócratas de centralizar el sistema de correo y agilizar el movimiento de mensajes entre Lima y las provincias de la capital virreinal, la resistencia a estas medidas apareció de inmediato. Las respuestas iniciales se materializaron primero entre burócratas españoles que habían operado con relativa autonomía en sus respectivas jurisdicciones. En Buenos Aires, el administrador del correo don Domingo Basabilvaso se negó a renunciar a su capacidad de comunicarse directamente con el marqués de Grimaldi, quien supervisaba la red postal real del imperio. A pesar del requisito de que Basabilvaso informara a Pando, el administrador de correos de Buenos Aires insistió en enviar la correspondencia directamente a Grimaldi.⁶⁹ Quizás este descontento surgió debido a reformas anteriores. Antes de 1750, el rey Fernando VI (1746-1759) había abolido la práctica de comprar un puesto de gobierno. Con la adquisición del correo mayor por parte del rey Carlos III y su énfasis en colocar españoles altamente calificados en puestos burocráticos, esto probablemente contribuyó a las tensiones entre los funcionarios peruanos.⁷⁰ Pando también experimentó resistencia en las primeras fases de implementación del RGM. El RGM del director general de correos solicitó la construcción de un nuevo tambo en el pueblo de Paucará, en las afueras de Huancavelica, cambiando así la ruta anterior que pasaba por el pueblo de Picoy. En respuesta, el gobernador de Huancavelica, Domingo de Naurequiz, le escribió al virrey Manuel de Amat y Juniet (1761-1776). El gobernador Naurequiz dijo que encontraba “conveniente” la antigua ruta y que su administración experimentaría dificultades para reubicar los tambos y proporcionar las mulas necesarias para apoyar estos cambios en el servicio postal real.⁷¹ Expresando su enfado con Naurequiz, Pando declaró que su decreto ordenaba el “pronto movimiento de la correspondencia, que no es posible sin establecer Maestrías de Postas, y tambos en las correspondientes paradas postales y cajas”.⁷² Pando citó las órdenes escritas por el marqués de Grimaldi en 1769 que permitían al director general de correos del Perú implementar la legislación necesaria para agilizar la circulación de cartas y encomiendas en todo el virreinato. No consideró “conveniente” la antigua ruta y tenía informes que indicaban sus problemas. Un relato mencionó problemas con la “entrada” de correo a la provincia. Afirmó la “necesidad indispensable de que el correo general del Cuzco pase y entre en Huancavelica... Y [que] el establecimiento de los dos tambos en Guando y Paucará, sigan lo ordenado”.⁷³ Al cambiar la ruta a Huando y Paucará, los mensajeros podrían evitar “la ladera del río Ysuchaca y retrasos irremediables [al correo]”.⁷⁴ Pando argumentó que el jefe de

⁶⁹ Ponce Lozada, *Las comunicaciones en el virreynato del Perú*, 88.

⁷⁰ Keuthe y Andrien, *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century*, 4-5.

⁷¹ Domingo de Naurequiz al virrey Manuel de Amat y Juniet, noviembre 3, 1772, AGNP, Varios Fondos, leg. 32, cuad. 266, ff. 1-1v.

⁷² *Ibid.*, f. 2.

⁷³ *Ibid.*, f. 2v.

⁷⁴ *Ibid.*, f. 3.

correos de Picoy, Valentín Quijada, manifestó que podía trasladar el tambo a Huando, y don Melchor Dávila también accedió a trasladar el suyo a Paucará. Además, estos funcionarios tenían previsto asignar los mitayos necesarios cuando correspondiera de acuerdo con las leyes y reglamentos. En cuanto a los problemas para proveer mulas, Pando recomendó asignar cuatro mitayos, quienes a su vez proporcionarían sus propias mulas, lo que ayudaría a superar la escasez de estas. A su vez, los mitayos no pagarían tributo y recibirían un real por cada legua recorrida cuando guiaran a los mensajeros en ruta a su siguiente parada postal. El director general de correos declaró entonces que Naurequiz debía poner en marcha “con la mayor eficacia en su jurisdicción el establecimiento de los dos tambos, asignar los mitayos, y los terrenos necesarios en consecuencia, para facilitar el transporte del correo a ese pueblo [Huancavelica]”.⁷⁵ Las repetidas órdenes de Pando a Naurequiz revelan que consideraba los impedimentos al flujo de información como perjudiciales para los objetivos de la corona de centralizar y agilizar la comunicación.

Pando no solo experimentó la resistencia de Naurequiz, sino que también encontró oposición a lo largo de la ruta de Potosí a Cusco, lo que a su vez obstaculizó el movimiento de correspondencia entre Cusco y Lima. Entre noviembre de 1772 y marzo de 1773, la “indignación” pública por la falta de confiabilidad del sistema de correo entre Lima, Cusco, Potosí y Buenos Aires había “[llegado] diariamente al Superior Gobierno”.⁷⁶ Por lo que éste preguntó las razones por las cuales había fallado el sistema de correo interprovincial y declaró que “más que nunca [existe] la necesidad de fortalecer la comunicación de estos dominios... con Europa”.⁷⁷ En la refutación de Pando a estos reclamos públicos, señaló las medidas instituidas para evitar demoras en la entrega y recolección del correo. El director general de correos había solicitado información sobre el funcionamiento del correo en las provincias, lo que permitió dar a conocer los agravios. Pando señaló además que esta apelación le permitiría calcular adecuadamente los días y horas apropiados para intercambiar y entregar correspondencia. Una vez que Pando promulgó el RGM, ordenó que cada oficial, tambo y parada postal tuviera a mano una copia de su manual de reglamentos para asegurarse de que estos individuos supieran los horarios y días fijados para la llegada y salida del correo. A pesar de estas disposiciones, los funcionarios a lo largo de la ruta de Potosí y Cusco habían ignorado las demandas de Pando, lo que afectó el transporte de la correspondencia a Lima. Según Pando, la ruta de Arequipa a Lima, a Quito y finalmente a Santa Fe de Bogotá no tuvo ningún problema, ya que los administradores de esta ruta siguieron su protocolo. En contraste, los funcionarios de Potosí ignoraron los mandatos de Pando de reformar el servicio postal. Para respaldar su argumento, Pando destacó que había enviado diez mensajeros a Cusco, los cuales habían regresado en tiempo y forma a Lima. Sin embargo, el funcionario

⁷⁵ *Ibid.*, ff. 3v-4.

⁷⁶ AGNP, marzo 16, 1773, Donaciones, leg. 32, cuad. 84, f. 1.

⁷⁷ *Ibid.*, f. 1.

de correos de Potosí no había implementado el RGM de Pando en consecuencia y, a su vez, provocó la irregularidad en la entrega del correo. El director general de correos destacó varios otros problemas que obstaculizaron comunicación. Pando señaló las malas carreteras de Perú, la falta de posadas y suministros, la insuficiencia de caballos y agentes postales. A pesar de los mandatos de virreyes y funcionarios postales anteriores, esta evidencia sugiere que la infraestructura andina experimentó pocas o ninguna mejora. Sin embargo, la preocupación principal de Pando se centró en la incapacidad de los mandatarios provinciales para seguir sus lineamientos.⁷⁸

La resistencia adicional a los objetivos centralizadores de Pando surgió de una fuente poco probable y un supuesto aliado. En 1773, el visitador Alonso Carrió de la Vandra comenzó a cuestionar abiertamente la RGM de Pando. En primer lugar, Pando no consultó a Carrió sobre los cambios necesarios en la ruta de Buenos Aires a Lima. Carrió tenía la responsabilidad de evaluar y formular un plan para mejorar la circulación de la correspondencia entre las costas del Atlántico y el Pacífico. Solo después de la llegada de Carrió a Lima, los dos burócratas pudieron implementar los mandatos sugeridos para mejorar la comunicación. Carrió expresó su incredulidad sobre las horas de intercambio de correo al oponerse a la recogida a medianoche. El visitador manifestó que a esta hora “la embriaguez de los guías nativos, que se da regularmente a esta hora de salida, causará perjuicio”. Esta referencia quizás resalte la importancia de los guías indígenas que ayudan a los mensajeros a lo largo de los estrechos caminos andinos y/o posiblemente su potencial para manejar mal la carga y las cartas. Carrió señaló además que un mensajero no podría procesar cartas y paquetes en treinta minutos, lo que parecía insuficiente dados los datos que necesitaban ser registrados. Finalmente, el inspector argumentó que los agentes postales tendrían dificultades para encontrar caballos frescos para transportar el correo a la medianoche.⁷⁹ Más tarde, en 1773, Carrió llegó a publicar sus propios cambios en el sistema de correo sin la aprobación de Pando.⁸⁰ La publicación de Carrió alteró los días de recogida y así contrastó con el horario de Pando. Esta diferencia podría causar problemas a los funcionarios postales que siguen la RGM. Poco después de este desaire, el virrey Manuel de Guirior (1776-1780) decidió separar a los dos funcionarios y nombró a Carrió asistente contable de la administración del correo. Aunque los dos funcionarios ya no trabajaban juntos, el inspector aumentó su ataque contra el director general de correos del Perú al emitir un manifiesto que denunciaba a Pando y sus seguidores. Este ataque final contra Pando derivó en un largo proceso judicial contra Carrió,⁸¹ lo que llevó a la corte a apropiarse de las pertenencias personales del ex inspector y encarcelarlo.⁸²

⁷⁸ Ibid., ff. 3-8v.

⁷⁹ Alonso Carrió de la Vandra, citado en Ponce Lozada, *Las comunicaciones en el virreynato del Perú*, 166-167.

⁸⁰ Ibid., 168, 177.

⁸¹ Estuardo Núñez, *Viaje y viajeros extranjeros por el Perú. Apuntes documentales con algunos desarrollos histórico-biográficos* (Lima: Universidad Ricardo Palma Editorial Universitaria, 2013), 151.

⁸² Medina, “Introducción”, en *El lazarillo de ciegos caminantes*, xii.

El director general de correos experimentó dificultades adicionales para acelerar la circulación de la correspondencia. Pando había señalado en su informe de 1772 que una preocupación secundaria suya se centraba en el mal estado de la infraestructura del Perú. Este asunto se convirtió en un punto de controversia cuando Pando recibió un informe sobre la pérdida de correo en el río Jauja. El 26 de octubre de 1778, en tránsito desde Cusco, el cartero don Diego Almenara y su guía nativo Josef Cotera intentaron cruzar el puente de La Oroya y perdieron una mula. Según el informe, tres razones hicieron que el mensajero perdiera su animal de carga. Don Sebastián Vicente de Vivanco, el administrador de correos de la provincia de Jauja, señaló que los indígenas de Huaripampa y Moquiyauyos se negaron a trasladarse al nuevo tambo, ya que habían construido sus viviendas cerca del puente de La Oroya, o el lugar del “viejo tambo”. La segunda razón aducida para la pérdida del correo tenía que ver con la construcción del puente. Según el informe, los nativos mitayos de Huaripampa habían construido apresuradamente el puente Oroya y utilizaron “palos débiles que no corresponden al ancho del río y que no llegan al otro lado”. Quizás lo más importante es que don Agustín Valencia, el alcalde ordinario de Muquiyauyos, afirmó que los cuatro mitayos que trabajaban en el tambo generalmente descargaban sus animales para cruzar el puente, sin embargo, cuando el puentero Cortera y su socio Felipe Santiago—nativos de Huaripampa—llegaron, insistieron en llevar la mula a través del puente. El puentero creía que el puente podía manejar la mula sobrecargada. Además, estos dos guías no solían servir en el puente de La Oroya. Posteriormente, Pando solicitó información adicional sobre el puente. El 2 de noviembre de 1778, Manuel del Rivera entregó un informe que afirmaba que el puente estaba efectivamente en “pésimas condiciones”. Rivera afirmó además que solo la buena madera provenía de las montañas, pero a un alto costo que los nativos regionales no podían comprar. Rivera destacó la dificultad de construir puentes resistentes, particularmente durante la temporada de lluvias, cuando las inundaciones y las aguas altas arruinaron los puentes. Además, señaló que los alcaldes de la región apoyaron la construcción de puentes de baja calidad, la mayoría de los cuales se deterioraba cada año. Rivera destacó además que esos guías inexpertos, que desconocían los límites de peso y cuándo descargar mercancías, causaron muchos de los accidentes. Esta inexperiencia y los problemas fundamentales con la infraestructura resultaron difíciles de superar y amenazaron con la pérdida de correo, potencialmente un mensajero y mulas, todo lo cual provocaría demoras en la entrega del correo.⁸³

Vivanco ordenó el 11 de diciembre de 1778 que nadie usara el puente de La Oroya y el capitán de la milicia don Josef Álvaro de Leyba declaró que los indios habían construido mal el puente. Álvaro señaló que se necesitarían aproximadamente de seis a ocho mil pesos para la construcción de un “seguro... puente”. A mediados de diciembre, Antonio Escudero Gilón “orden[ó] sin más demora que el

⁸³ AGNP, Varios Fondos, leg. 35, cuad. 322, 1778, ff. 2r-10v.

alguacil mayor don Diego Morales sin demora notifique al alcalde de Guaripampa para que se prepare para la destrucción del puente, sin desobediencia alguna ni enfrentar la sanción correspondiente”. El 3 de enero de 1779, el virrey Guirior recibió un informe que decía que la única manera de “evitar más [pérdidas de correo]” era “la destrucción total [del puente]”. Guirior estuvo de acuerdo. En respuesta, los indígenas solicitaron construir el nuevo puente, pero el ingeniero le explicó al virrey que no creía “que los indios fueran capaces de construir el puente como se requería”. Afirmó que solo una “persona de inteligencia y determinación” podría completar tal tarea. Escudero recomendó que Vivanco o alguien más competente supervisara la construcción del nuevo puente. El 3 de marzo de 1779, Pando apoyó la construcción de un nuevo puente a un costo de siete a ocho mil pesos para evitar mayores pérdidas, lo que considerada una “necesidad”.⁸⁴ Aunque no se presenta evidencia sobre la finalización de un nuevo puente en Jauja, este episodio y conclusión arroja luz sobre las dificultades experimentadas para lograr las metas de mejorar el movimiento del correo. Además, el informe demuestra la complejidad de construir infraestructura duradera en los Andes. Los problemas percibidos con los nativos andinos no terminaron con el transporte de carga en Jauja. La orden de Pando de servir cuatro mitayos en cada tambo también recibió oposición de la población indígena. El 5 de setiembre de 1786, el superintendente de la casa de comercio Jorge Escobedo recibió una carta del alcalde ordinario Agustín Flores, natural del pueblo San Juan de Huánuco, ubicado en la parroquia Arma del partido de Yauyos. Según Flores, el subdelegado don Juan Ygnacio Rodríguez solicitó que los indígenas ayudaran a transportar el correo con “sus bestias” al tambo de Turpo. Flores profesó la lealtad de su pueblo al rey, sin embargo, señaló que el pueblo no “tenía tierras para sembrar ni para pastar”, y mucho menos para acomodar mulas adicionales. Además de este problema, los indios carecían de suficientes mulas para transportar el correo. Flores señaló además que transportar la correspondencia de su pueblo a Viñac y luego a Cotay ascendía a una gran distancia de quince leguas. Al cumplir con estas obligaciones de servir como mitayos y transportar el correo con sus limitados recursos, Flores creía que estas obligaciones causarían un “daño considerable” a su pueblo. Por lo tanto, Flores pidió que los indígenas no sirvieran como mitayos y que Escobedo ordenara al subdelegado Rodríguez que cumpliera tal mandato. El 13 de setiembre de 1786, Pando redactó un informe al virrey y el director general de correos destacó que la ubicación de Huánuco estaba bajo la jurisdicción de Castrovirreyna, al igual que el tambo de Turpo. Por lo tanto, Pando declaró que los indígenas debían servir como mitayos para ayudar como guías a los mensajeros.⁸⁵ A pesar de los mejores esfuerzos de Pando por reafirmar el uso de tributarios nativos en los tambos, este incidente con los indios en la provincia de Yauyos muestra los límites de la implementación de procedimientos burocráticos en las provincias.

⁸⁴ Ibid., ff. 15-23v.

⁸⁵ AGNP, Varios Fondos, leg. 38, cuad. 381, 1786, ff. 1-4.

No sólo los caminos contribuyeron a las emisiones de la Real Renta del Correo sino también los tambos. El 26 de noviembre de 1806, los hacendados del valle de Pachacamac y los vecinos del pueblo de Lurín presentaron una denuncia al virrey Abascal por el tambo Cascajal. A pesar de la “utilidad” del tambo, numerosos viajeros se habían quejado del trato y la seguridad en Cascajal. Los hacendados y vecinos creían que el tambo se había convertido en un refugio donde “los delincuentes y bandidos asaltaban” a los viajeros. Además, Cascajal no operaba con la licencia necesaria del cabildo local. Estos asaltos repetidos a los viajeros y la falta de una licencia llevaron a los hacendados y vecinos a solicitar que el gobierno cerrara el tambo de Cascajal por “el bien del interés público”.⁸⁶ En febrero de 1807, el teniente coronel de milicias, don Tadeo Encalada, escribe al virrey sobre las denuncias. Según Encalada, las críticas sobre el tambo recién abierto resultaron falsas y que Cascajal debería permanecer abierto. En referencia a la licencia, Encalada señaló que sabía de once tambos que no poseían licencia y operaban a lo largo de la vía a Lurín. Creía que ningún otro tambo del valle igualaba a Cascajal y lo citaba como el mejor de la ruta. El 13 de marzo de 1807, el juez don Juan Brabo del Ribero y Zabala dispuso que Cascajal debía permanecer en funcionamiento, ya que los bandoleros y “malhechores” podían ocultarse fácilmente en los demás tambos ubicados a lo largo de la ruta.⁸⁷ Independientemente de la decisión del juez, parece que los tambos podrían representar una posible amenaza para los viajeros, incluidos los mensajeros que transportan correspondencia y paquetes. Esta sentencia de mantener abierto Cascajal sin licencia y con la notoriedad del tambo contrastaba con los objetivos de proteger la correspondencia real que promovían la Real Renta de Correo y la corona.

Incluso cuando los burócratas españoles acordaron implementar nuevos proyectos, como la nueva carretera en Huancavelica, aún podían experimentar resistencia en los Andes. La aprobación del nuevo camino entre Lunahuaná y Huancavelica a principios de 1809 provocó que los administradores regionales solicitaran mitayos y materiales de construcción. El 1 de abril de 1809, Pedro Lasarte y Ciudad, subdelegado de Castrovirreyna, presentó una denuncia al virrey. Según Lasarte, solicitó la ayuda de los pueblos indígenas de su partido para ayudar a construir la nueva carretera. Además de su trabajo, los indígenas de Castrovirreyna tenían que proporcionar suministros adicionales, como madera y sus propias herramientas, antes del 20 de abril. Refiriéndose a el RGM de Pando, Lasarte señaló que los amerindios deben obedecer tales órdenes.⁸⁸ En respuesta a la solicitud del subdelegado, los pueblos indígenas de la doctrina de Córdoba se reunieron en Querco para discutir el informe.

⁸⁶ AGNP, Varios Fondos, leg. 25, cuad. 170, 1807, f. 1-1v.

⁸⁷ *Ibid.*, ff. 3-6v.

⁸⁸ Subdelegado Pedro Lasarte y Ciudad a los alcaldes de la parroquia de Córdoba, AGNP, Varios Fondos, leg. 53, cuad. 950, 1809, ff. 1-2. Lo importante del pedido de Lasarte es que enfatiza las ordenanzas de Pando como importantes a seguir. Esta demanda se produjo a pesar de un cambio en los administradores generales del correo y demuestra que el virreinato se apoyó en la RGM de Pando más de treinta años después.

Los alcaldes señalaron que el camino aliviaría los mayores inconvenientes del viaje y ayudaría al correo, pero por la distancia de más de sesenta leguas de su región sería “un grave inconveniente para nuestra pobre gente”. Por lo tanto, se negaron a ayudar a construir el nuevo camino para ayudar a acelerar el correo.⁸⁹ Tal descontento entre los nativos de Castrovirreyna demuestra las tensiones de proporcionar tributo a la corona y el descontento que surgió con la expansión de la burocracia española en su territorio.

La Real Renta de Correo continuó encontrando problemas con la circulación de la correspondencia en todo el virreinato. A fines de la década de 1810, el libro de registro del director general de correos De la Rosa muestra una tendencia de problemas, incluidos los burócratas que ignoraron las regulaciones postales y los problemas con la infraestructura andina. En julio de 1817, De la Rosa presentó una denuncia al virrey Joaquín de la Pezuela (1816-1821) afirmando que el intendente de Arequipa, Juan Bautista de Lavalle y Zugasti, retrasó el correo por más de un día, lo que provocó que el correo llegara tarde a Lima. De la Rosa argumentó que Lavalle obstaculizaba regularmente la circulación al retener a los mensajeros más tiempo del necesario. El director general de correos solicitó que Pezuela interviniera y ordenara al intendente cumplir con las normas que prohibían demorar a los trabajadores postales.⁹⁰ La preocupación por la demora del correo no terminó con el gobernador de Arequipa. Más tarde, en 1817, De la Rosa notó que a lo largo de la ruta de Cusco a Lima varios otros intendentes impidieron la salida oportuna de los mensajeros de uno a tres días.⁹¹ Las inclemencias del tiempo y la infraestructura deficiente también contribuyeron a los retrasos en el traslado de la correspondencia a lo largo de la ruta de Cusco a Lima. A De la Rosa llegaron informes de agentes postales sobre las fuertes lluvias que destruyeron tres puentes entre la capital virreinal y Cusco. Este clima había empeorado el camino mismo. De la Rosa dio una orden a los intendentes para que hicieran las reparaciones lo antes posible.⁹² Don Juan Ponce, conductor de correo y paquetería, llegó varios días tarde a Lima el 22 de marzo de 1818. Torrenciales aguaceros inundaron el río en la ruta del pueblo de Pacará a Lunahuaná. Mientras estaba en tránsito, el río arrastró dos de las mulas de Ponce con todo su cargamento y cartas, ninguna de las cuales recuperó. Varios días después, De la Rosa entregó un informe sobre la inteligencia recabada sobre el estado de los puentes y carreteras entre Lima y Cusco. El director general de correos informó al virrey que “los puentes,

⁸⁹ Los alcaldes de la parroquia de Córdoba al subdelegado Lasarte, AGNP, Varios Fondos, leg. 53, cuad. 950, 1809, ff. 6-8.

⁹⁰ De la Rosa a Pezuela, julio 10, 1817, AGNP, Donaciones, leg. 4, cuad. 86, n° 38, f. 17. En 1819, De la Rosa volvió a afirmar que el intendente de Arequipa atrasaba regularmente el correo en su ciudad. Ver De la Rosa a Pezuela, enero 16, 1819, n° 149, ff. 64-64v.

⁹¹ De la Rosa a Pezuela, octubre 30, 1817, AGNP Donaciones leg. 4, cuad. 86, n° 58, ff. 23-23v. De la Rosa no explica qué llevó a los intendentes a detener tanto tiempo el correo.

⁹² De la Rosa a Pezuela, marzo 13, 1818, AGNP, Donaciones, leg. 4, cuad. 86, n° 83, ff. 33-33v.

caminos y veredas de la ruta del Cuzco se habían deteriorado mucho”.⁹³ A pesar de las órdenes de De la Rosa de reparar gran parte de estos daños a la infraestructura andina, los intendentes y otros administradores no habían restaurado los caminos ni los puentes a principios de 1819.⁹⁴ Los caminos y puentes andinos limitaban la movilidad de los mensajeros y a menudo contribuían a retrasar el correo. Además, los burócratas regionales también limitaron la circulación del correo deteniendo a los mensajeros durante varios días. ¿Tales demoras ocurrieron para crear problemas a los funcionarios en Lima? A pesar de las mejores intenciones de los burócratas ilustrados de reformar el correo, estos mandatos que aumentaron la demanda de mano de obra y materiales entraron en conflicto con los intereses de los nativos de provincia. Cuando se examinan en conjunto, estas complicaciones demuestran las dificultades de establecer un sistema postal predecible y centralizado dentro del Virreinato del Perú.

Conclusión

Desde 1763 hasta principios de la década de 1820, la monarquía española y los funcionarios reales en Perú instituyeron varias reformas dirigidas a centralizar el servicio postal real. Bajo dos directores generales de correos, el sistema de correo experimentó cambios significativos para acelerar la circulación de la correspondencia. Con el apoyo del virrey y la corona, tanto José Antonio Pando y Riva como Félix de la Rosa implementaron numerosos mandatos destinados a lograr los objetivos de la monarquía borbónica. Cumpliendo las órdenes del marqués de Grimaldi, Pando evaluó el sistema de correo y desarrolló su Reglamento General y Metódico (RGM). El RGM abordó muchos de los problemas que afectaban la confiabilidad y regularidad de la correspondencia. Utilizando las teorías ilustradas de gestión científica, el marqués de Grimaldi y Pando implementaron un horario regular que especificaba los días y horarios para que los mensajeros intercambiaran mensajes y paquetes. Más importante aún, el director general de correos logró los objetivos establecidos por Grimaldi y el rey Carlos III. De la Rosa alteró de manera similar el funcionamiento interno del correo, pero no en la escala de las reformas de Pando. Estos mandatos implementados hasta cierto punto centralizaron el servicio postal haciendo que el correo fuera más fiable y predecible. Escribiendo a principios de la década de 1780, el obispo Jaime Martínez Compañón expresaba regularmente su preocupación por la posibilidad de perder la recogida y entrega del correo que circulaba en Trujillo cada

⁹³ De la Rosa a Pezuela, marzo 25, 1818, AGNP, Donaciones, leg. 4, cuad. 86, n° 85, f. 34.

⁹⁴ De la Rosa a Pezuela, enero 29, 1819, AGNP, Donaciones, leg. 4, cuad. 86, n° 154, ff. 66-66v. A principios de noviembre de 1819, a De la Rosa le llegaban regularmente quejas sobre el estado de la infraestructura a lo largo de la ruta de Cusco a Lima. Ver De la Rosa a Pezuela, noviembre 61819, AGNP, Donaciones, leg. 4, cuad. 86, n° 190, ff. 80-80v.

dos semanas.⁹⁵ El impacto duradero de la reforma del correo aparece en los escritos del subdelegado Lasarte cuando señaló su uso continuo del RGM de Pando en 1809.

Estos casos sugieren que el RGM y las reales ordenanzas e instrucciones de Pando tuvieron cierto éxito en establecer intercambios y entregas de correo predecibles. ¿Pero el correo se movió más rápido entre España y Perú? Comparando los tiempos de viaje entre las décadas de 1550 y 1780, podemos hacer una aproximación del tiempo de entrega. El 1 de enero de 1556, el rey Felipe II (1556-1598) envió una carta al Consejo de Justicia de Cusco, Perú. Esta correspondencia llegó al Cusco el 14 de setiembre de 1557, o aproximadamente un año y nueve meses después. Utilizando la proximidad de la ciudad de Huamanga (actual Ayacucho) a Cusco, podemos estimar el tiempo que tomó circular la correspondencia entre las provincias de Perú y España a fines de la década de 1780. Según el RGM de Pando, viajar de Huamanga a Cusco tomaba aproximadamente cinco días (ver cuadro 2). Cuando el rey Carlos III murió el 14 de diciembre de 1788, el gobierno municipal de Huamanga conoció la noticia del fallecimiento del monarca el 7 de mayo de 1789, o menos de cinco meses después.⁹⁶ Este ejemplo sugiere que la corona había logrado hasta cierto punto su objetivo. Sin embargo, ¿cumplió su objetivo de generar ingresos? Después de terminar su mandato como virrey, Amat presentó su informe final sobre su tiempo en el cargo. En 1773, Amat registró que el correo terrestre de Perú generó 85 659 pesos. Al año siguiente, el virrey registró un superávit de 386 093 pesos.⁹⁷ Al menos en el Virreinato del Perú, la Real Renta de Correo generó poco más de 450 000 pesos en dos años después de cubrir sus gastos, lo que sugiere que el servicio de correo controlado por el estado resultó rentable.

Sin embargo, este éxito tuvo un costo. A pesar de desarrollar y ejecutar los objetivos establecidos por los burócratas en España, ambos directores generales de correos experimentaron diversos grados de resistencia. Los funcionarios españoles a menudo no estaban de acuerdo. Aunque bien intencionado, Grimaldi envió a dos funcionarios a inspeccionar el servicio postal de Perú. Este descuido llevó al choque de competencias entre Pando y Carrió. Carrió publicó sus propios cambios en el sistema de correo, desafiando así la autoridad de Pando en la esfera pública de Lima. Pando, un funcionario nacido en España, también descubrió que los burócratas provinciales se resistían a sus decretos. Además, los tributarios nativos, que residían a lo largo de la ruta de Cusco a Lima, resistieron solicitudes adicionales de mano de obra y se opusieron a las demandas excesivas de la Real Renta de Correo. Además de estos impedimentos, la rebelión de Túpac Amaru (1780-1783) limitó la circulación de

⁹⁵ Jaime Martínez Compañón, AGNP, Colección Moreyra D.I. 19-564 y 25-727. Quiero agradecer a Susan E. Ramírez por señalarme y compartir este documento conmigo.

⁹⁶ Archivo Regional de Ayacucho (ARAY), libro de cabildo, leg. 14, libro 17, 1785-1800, ff. 277-277v.

⁹⁷ Manuel de Amat y Juniet, *Memoria de gobierno del Virrey Amat: 1761-1776*, ed. Florentino Pérez Embid y Vicente Rodríguez Casado (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos), 606.

cartas en el virreinato y la guerra con Gran Bretaña en 1796 obstaculizó aún más el movimiento de correspondencia entre España y sus colonias americanas. Además de estos asuntos, Pando y De la Rosa leyeron informes sobre la falla de la infraestructura andina que continuamente condujo a la pérdida de correspondencia oficial, carga, mulas e incluso la vida de los mensajeros. Durante el mandato de De la Rosa, también recibió regularmente información de que los mensajeros no podían atravesar el Camino Real entre Cusco y Lima. La imposibilidad de transitar este importante enlace se debió a que la infraestructura no pudo soportar los aguaceros torrenciales de la temporada de lluvias y las crecidas de los ríos, todo lo cual ofrece una evidencia adicional de las dificultades del gobierno para mejorar las carreteras y puentes de la región. Finalmente, estos hallazgos también muestran que la extensión de la red de comunicación controlada por el Estado contribuyó y exacerbó el descontento indígena y criollo. Este crecimiento del correo controlado por el estado coincidió con una mayor presencia militar española y un aumento de los impuestos, lo que condujo al movimiento por la independencia a principios del siglo XIX.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fuentes primarias

Archivo General de la Nación del Perú (AGNP)

- Donaciones. Legajos 4, 32, Cuadernos 84, 85, 86
- Real Renta del Correo. Legajo 2, Cuadernos 29, 30
- Varios fondos. Legajos 25, 32, 35, 38 53, Cuadernos 170, 266, 322, 381, 950

Archivo Regional de Ayacucho (ARAY)

- Libro de cabildo. Legajo 14, libro 17

Biblioteca Nacional del Perú (BNP)

- D204, 1808
- D10016, 1809

Fuentes secundarias

Amat y Juniet, Manuel de. *Memoria de gobierno del virrey Amat: 1761-1776*. Editado por Florentino Pérez Embid y Vicente Rodríguez Casado. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1947.

Bose, Walter B. L. *Los orígenes del correo terrestre en Chile*. Santiago de Chile: Imprenta Universitaria, 1936.

———. *Los orígenes del correo terrestre en Paraguay, 1769-1811*. Buenos Aires: s.n., 1940.

———. *Los orígenes del correo terrestre en Cuba, 1754-1769*. Buenos Aires: Casa Jacobo Pueser, 1941.

———. “Los orígenes del correo terrestre en México: los correos mayores, 1579-1765”. *Revista de Historia de América* 23 (junio 1947): 55–103.

- . *Historia del correo de España e Hispanoamérica, 1500-1820*. Buenos Aires, 1951.
- Carrió de la Vandra, Alonso. *El lazarrillo de ciegos caminantes*. Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1985 [1775 o 1776].
- Chardon, Roland. “The Elusive Spanish League: A Problem of Measurement in Sixteenth-Century New Spain”. *Hispanic American Historical Review* 60, n° 2 (1980): 294-302.
- Garay Unibaso, Francisco. *Correos marítimos españoles a la América Española (Yndias Occidentales) de 1514 a 1827*. 2 vols. Bilbao: Mensajero, 1987.
- Gutiérrez Álvarez, Secundio-José. *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril*. Madrid: MAPFRE, 1993.
- Headrick, Daniel. *When Information Came of Age: Technologies of Knowledge in the Age of Reason and Revolution*. Oxford y Nueva York: Oxford University Press, 2000.
- Hill, Ruth. *Hierarchy, Commerce, and Fraud in Bourbon Spanish America*. Nashville: Vanderbilt University Press, 2005.
- Hyslop, John. *The Inka Road System*. Nueva York: Academic Press Inc., 1984.
- Inglis, Douglas G. y Allan J. Kuethe. “El Consulado de Cádiz y el reglamento de comercio libre de 1765”. En *Andalucía y América en el siglo XVIII: Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*, 79-87. Sevilla: Escuela de Estudios Hispánicos-Americanos, 1985.
- Innis, Harlod. *Empire and Communications*. Toronto: University of Toronto Press, 1972.
- Juan y Santacilia, Jorge y Antonio de Ulloa. *Noticias secretas de América*. Editado por Gregorio Weinberg. Buenos Aires: Mar Océano, 1953.
- Kouri, Yamil H. “Spanish Colonial Maritime Mail in the Americas”. Ponencia presentada en la conferencia del International Postal History Fellowship National Postal Museum. Washington D. C., junio 2006.
- . *The Postal History of Spanish New Orleans: A Study of the Development of Mail Service and Postal Communication to and from New Orleans During the Spanish Period, 1763-1804*. Churchdown, Gran Bretaña: Stuart Rossiter Trust Fund, 2004.

- Kuethe, Allan J. y Kenneth J. Andrien, *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth-Century War and the Bourbon Reforms, 1713–1796* (Nueva York: Cambridge University Press, 2014).
- Nieri, Julio César. *El correo en el Perú: Reseña histórica editada por iniciativa del Ministerio de Gobierno con motivo del IV centenario de la fundación de Lima*. Lima: Imprenta la Confianza, 1935.
- Núñez, Estuardo. *Viaje y viajeros extranjeros por el Perú. Apuntes documentales con algunos desarrollos histórico-biográficos*. Lima: Universidad Ricardo Palma Editorial Universitaria, 2013.
- Pita Pico, Roger. “Amenazas a la fidelidad, seguridad y confianza Real: el servicio de correo interno en el Nuevo Reino de Granada tras las reformas de Pando, 1764-1810”. *Memoria y Sociedad* 20, n° 40 (enero-junio, 2016): 223-241.
- Ponce Lozada, Julio César. *Las comunicaciones en el virreynato del Perú: siglos XVI, XVII, y XVIII*. Lima: Creaimagen Ediciones, 2004.
- Reales ordenanzas instrucciones y reglamentos aprobados para el gobierno, y manejo de la renta de estafetas, correos, y postas del reyno del Perú y Chile*. Lima, 1780.
- Rodríguez Campomanes Pedro. *Itinerario de las Carreras de Posta de dentro, y fuera del reyno*. Madrid: Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1761.
- Rosas Siles, Alberto. “Apuntes para la historia del correo en el Perú. El servicio postal y las marcas pre-filatélicas entre 1821 y 1858”. *Revista del Archivo General de la Nación* 2, n° 1 (1974): 105-128.
- Rowe, John Howland. “Inca Culture at the Time of Spanish Conquest”. En *Handbook of South American Indians*, vol. 2, 183-330. Washington D. C., Smithsonian Institution, 1946.
- Sellers-García, Sylvia. *Distance and Documents at the Spanish Empire’s Periphery*. Stanford: Stanford University Press, 2016.
- Vaca de Castro, Cristóbal. *Ordenanzas de tambos (Cusco, 1543)*. Editado por Sergio Barraza Lescano. Lima: Ministerio de Cultura, 2018.