

La Sección de Correos del Archivo General de Indias. Un tesoro para el estudio del Fenómeno “El Niño” y para la reconstrucción de los caminos del inca¹

Antonio J. López Gutiérrez²

El Archivo General de Indias contiene documentación relativa a la conquista, gobierno y administración de los territorios americanos hasta su independencia. Las relaciones de ida y vuelta que la corona española mantuvo con estos territorios junto con los filipinos quedaron plasmadas en millares de documentos que se conservan, con mayor o menor fortuna, en ambas orillas del Atlántico y Pacífico. Por ello, el Archivo General de Indias, junto con los diferentes Archivos Generales de las diversas naciones americanas, se convierte en un referente obligado para todos aquellos investigadores que deseen realizar su trabajo sobre algún tema relacionado con América.

Regresar al Perú, tiene para mí unas connotaciones muy especiales. Aquí transcurrieron varios años de mi vida en un hermoso proyecto sobre la Informatización del Archivo General de la Nación de Lima, y en él tuve ocasión de contactar con una buena parte de los profesionales que hoy día dirigen el mencionado Centro. El Perú, y lo he dicho en no pocas ocasiones, es mi segunda patria. Aquí me encuentro rodeado de grandes amigos, no solo en el ámbito archivístico sino también en el universitario, religioso y cultural. Por ello, podrán entender que muchos de los fenómenos acaecidos en estas tierras tienen para mí un interés especial y los he seguido en la distancia a través de mis trabajos desarrollados como archivero y otros como investigador, entre los que se encuentran el fenómeno “El Niño y los antiguos caminos del Tahuantinsuyo.

Mucho se ha hablado del valor histórico que posee la documentación conservada en los grandes repositorios de nuestros países; pero incuestionablemente ese valor histórico señalado con carácter general ha ido

¹ Texto de la ponencia pronunciada en las III Jornada Internacional de Archivos que tuvo lugar en la ciudad de Tacna (Perú) los días 21 a 23 de octubre de 2015. Mi reiterado agradecimiento al licenciado Pablo Maguiña Minaya, jefe institucional y máximo representante del Archivo General de la Nación de Lima; a Shirley Sanabria, por su reiterada eficiencia comunicativa, y a la licenciada Marlit Rodríguez Francia, Directora de Normas Archivísticas del Archivo General de la Nación por su tenacidad para trasmitirme su interés de participar en estas jornadas.

² Universidad Pablo de Olavide de Sevilla.

desgranándose en diferentes ramas del saber: económico, social, ideológico, religioso etc., conforme la tendencia historiográfica así lo demandaba. En la actualidad los trabajos de investigación pretenden sobre todo cimentarse en la participación de diferentes áreas de conocimiento que aporten una notoria ampliación de nuestros saberes, pasando así de una visión unidisciplinar a un conocimiento multidisciplinar.

La historia comenzó hace ya algunos años. Corría la primavera del año 1988 cuando tomaba posesión como Jefe de Sección en el Archivo General de Indias de Sevilla y me disponía a entrevistarme por vez primera con su directora. Después del prolegómeno de bienvenida pasó a encomendarme una serie de tareas archivísticas centradas en las secciones de Consulados, Audiencia de Caracas y Correos. De todas ellas recibí una puesta al día de sus instrumentos de descripción, de la labor desarrollada por los anteriores responsables pero hubo una frase muy especial que aún conservo en mi mente pronunciada por la máxima autoridad: “De las tres secciones, una de ellas –Correos- no tiene la mayor relevancia porque la mayor parte de ella son cuentas”. De esta sección, que al decir de la máxima representante, tiene en su mayor parte documentos económicos, vamos a dedicar nuestra intervención.

1. La Sección de Correos. Instrumentos de descripción

Cuando nos acercamos al estudio de la Sección de Correos debemos precisar varias cuestiones para su mejor comprensión. En primer lugar, su denominación -Correos- se debe a que agrupa tanto al correo marítimo entre España y América y territorios americanos, como al correo terrestre, ahora referido únicamente al continente americano. Así, efectuaremos una travesía por los correos marítimos para exponer las aportaciones referidas al fenómeno “El Niño” y haremos un recorrido por los caminos terrestres para referirnos a los antiguos caminos incas.

La sección de Correos es una de las 16 secciones que conforman el Archivo General de Indias, inaugurado en 1785.³ ¿Cuándo se produjo el ingreso de esta documentación en el Archivo General de Indias? El estado español instituyó el 20 de mayo de 1863 el Ministerio de Ultramar, encargado de ocuparse de los asuntos relativos a las colonias españolas, hasta ese momento dependiente de la Dirección General de Ultramar que formaba

³ Cuando una obra se cita más de una vez, se menciona por el título abreviado que se indica cuando se cita por primera vez. Vid. PEÑA Y CÁMARA, José María de la, *Archivo General de Indias. Guía del Visitante*, Junta Técnica de Archivos, Bibliotecas y Museos Madrid, 1959, p. 80 [Archivo General de Indias]. Esta información puede localizarse, igualmente, en internet en el portal PARES, acrónimo de Portal de Archivos Españoles.

parte del Ministerio de Gobernación desde 1851.⁴ Este Ministerio de Ultramar se mantuvo hasta el 20 de abril de 1899 tras la pérdida de las últimas colonias: Cuba y Filipinas.

Cuando en 1863 el Ministerio de la Gobernación traspasó sus competencias al de Ultramar, se encontraron en los sótanos del primero –no podía ser en otro lugar- una serie de legajos que correspondían a posesiones en América. Esta documentación fue remitida a Ultramar acompañada de dos instrumentos de descripción. Uno, relativo a “*los papeles de correos procedentes de Ultramar*” (484 legajos) y otro “*papeles relativos al ramo de la Gobernación*” de Ultramar (9 legajos). Estos instrumentos llevan la fecha de 30 de abril de 1863, es decir, apenas un mes antes de la creación del Ministerio de Ultramar, y en mayo de ese mismo año ingresaron en el recién creado Ministerio. Este fondo permaneció poco más de un año en el Ministerio de Ultramar, y el 20 de septiembre de 1864 se remitieron al Archivo General de Indias que dependía, igualmente, del mencionado Ministerio.⁵

La documentación venía acompañada de dos instrumentos de descripción. Por una parte, una copia realizada por Manuel Alcalá y Florán, oficial del Ministerio de Ultramar, del “*Índice por legajos de los papeles de Correos procedentes de las posesiones de Ultramar que se localizaron en los sótanos del Ministerio de la Gobernación*” recogido en 20 folios manuscritos. Por otra, un “*Índice de los legajos de Correos que se remiten al Archivo General de Indias por este Ministerio de Ultramar*”, manuscrito compuesto por 162 folios, sin fecha, pero que hubo de ser confeccionado entre 1863 –fecha de su ingreso en el Ministerio de Ultramar- y 1864 –fecha de su traslado al Archivo General de Indias-, y que permaneció ignoto hasta la publicación del inventario de Correos.⁶ Más que un índice se trata, desde la óptica archivística, de un inventario de la documentación que se remitió.

El índice confeccionado por Manuel Alcalá y Florán fue publicado por José Torres Revello⁷, con una serie de anomalías que puso de relieve José de la Peña y Cámara al confeccionar la Guía del Visitante del Archivo General de Indias.⁸

⁴ Vid. LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J., CANELLAS ANOZ, Magdalena, GARCÍA LÓPEZ, M^a Belén y HERNÁNDEZ CALLEJAS, Ana: *Inventario de la Sección de Correos*, Dirección General del Libro, Archivos y Bibliotecas, Ministerio de Fomento, Madrid, 1996, 794 pp. [Sección de Correos].

⁵ Vid. LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. et al: *Sección de Correos*, pp. 16-17.

⁶ Nos referimos, claro está, al inventario realizado por LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. et al, publicado en 1996.

⁷ Vid. TORRES REVELLO, José: *El Archivo General de Indias de Sevilla. Historia y clasificación de sus fondos*, Jacobo Feuser, Buenos Aires, 1929, pp. 187-190.

⁸ Vid. PEÑA Y CÁMARA, José María de la: *Archivo General de Indias*. p. 127.

Durante el periodo 1968-1992 la dirección del centro impulsó el mecanografiado de una buena parte de los instrumentos de descripción existentes en el archivo, entre los que se encontraba este índice de remisión de documentos correspondiente a la sección de Correos. En él se efectuaron las debidas correcciones del mencionado índice de remisión de documentos, colocándose en la sala de investigadores para uso y consulta de los usuarios. Dicho inventario, sin índice, consta de 484 unidades de instalación, y su descripción se presenta en 31 hojas mecanografiadas a doble espacio.

La primera revisión y reinventariado de los fondos de esta sección con criterios archivísticos fue realizada a comienzos de los años ochenta del pasado siglo por Antonia Heredia Herrera. La revisión y descripción actualizada de sus fondos supuso un importante avance para el acercamiento de los investigadores a este casi millar de legajos. Entre las tareas desarrolladas acometió el desdoblamiento de la mayor parte de los legajos en dos unidades de instalación para así facilitar el transporte, manejo y conservación. Igualmente, confeccionó un Cuadro de Clasificación de Fondos en los que resaltó la división tradicional de los mismos, es decir, General y las correspondientes administraciones Peninsulares y Ultramarinas. Finalmente, realizó una descripción pormenorizada de los expedientes que se encontraban en una serie de legajos –28- relativos a diferentes administraciones y que su autora marcó con un asterisco en el inventario de la sección.⁹ Constituyó, sin lugar a dudas, el primer intento serio y ordenado de revisión y reinventariado de este fondo. El fruto de dicho trabajo quedó recogido en un inventario de 137 páginas mecanografiadas a doble espacio, al que dotó de los correspondientes índices auxiliares.¹⁰

En 1988 inicié la revisión de aquella sección de “cuentas” por expresa orden de la entonces directora que me encomendó la revisión del inventario de la sección de Correos confeccionado por Antonia Heredia Herrera. Fue entonces cuando tuve ocasión de ponerme en contacto por vez primera con esta documentación y evaluar las posibilidades que podría ofrecer la revisión del fondo e incluso llevar a cabo una nueva descripción.

Más de ocho años transcurrieron desde los inicios de esta tarea hasta su culminación, si bien hay que hacer constar que esta demora estuvo motivada

⁹ Su autora realizó en el inventario la siguiente advertencia: “*De los legajos que figuran en el inventario con asterisco, se recogen las relaciones sumarias de contenido, de las cuales ha quedado también una copia al principio de cada uno de los legajos*”.

¹⁰ Vid. HEREDIA HERRERA, Antonia, *Inventario de la Sección de Correos del Archivo General de Indias*, Sevilla, 1986, 137 pp. (ejemplar mecanografiado). Una primera aproximación al contenido de estos fondos puede verse en el trabajo de dicha autora: “Los fondos documentales de los “correos marítimos”. Una sección del Archivo General de Indias”, en *V Coloquio de Historia canario-americana*, Canarias, 1982, pp. 855-872.

por la dedicación a otras tareas dentro del archivo, como por ejemplo, la preparación de la documentación con objeto de ser incorporada a la Base de Datos del sistema informático que por aquellos años se implementaba en el Archivo General de Indias.

En octubre de 1995 la Dirección General de Correos, encomendó a Félix de Sande Borrega el comisariado de la exposición Expamer-96 que tuvo lugar en la ciudad de Sevilla y que ofreció la posibilidad de publicar el inventario con motivo de tal acontecimiento. Analizada la situación en la que se encontraba la descripción de los fondos de esta sección, asumí la responsabilidad de su terminación. Aún quedaba una parte de la sección por describir -en torno a los 300 legajos- pero con la ayuda de un grupo de compañeras del centro, a las que, en buena ley, me gustaría mencionar, Magdalena Canellas Anoz, M^a Belén García López y Ana Hernández Callejas, pudimos concluirlo. Los cuatro formamos un sólido equipo que en intensos periodos de trabajo, de mañana en el centro y de las tardes en nuestra casa, nos permitió concluir la elaboración de dicho inventario impreso que consta de 647 páginas más 147 páginas de índices y bibliografía, que arroja un total de 794 páginas impresas.¹¹

Desde 1996, fecha de su publicación por la Dirección General de Correos, los trabajos sobre esta sección han crecido en progresión geométrica, y de ser una de las secciones menos consultadas, hoy se convierte en un obligado referente para todos aquellos que de una u otra forma se acerquen al estudio del correo marítimo y terrestre en Hispanoamérica y Filipinas.¹²

CUADRO DE CLASIFICACIÓN DE FONDOS DE LA SECCIÓN DE CORREOS

| | <u>Fechas Extremas</u> | <u>Legajos</u> |
|--|------------------------|----------------|
| I Administraciones Ultramarinas | | |
| 1.- Buenos Aires | 1765-1821 | 1A - 50B |
| 2.- Caracas | 1764-1835 | 51A - 68B |
| 3.- Cartagena de Indias | 1764-1827 | 69B - 85B |
| 4.- Santiago de Chile | 1767-1820 | 86A - 89C |
| 5.- Guatemala | 1766-1821 | 90A - 101B |
| 6.- Lima | 1752-1824 | 102A - 140B |

¹¹ Vid. LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. *et al.* *Sección de Correos*.

¹² Fruto de esa colaboración fueron las publicaciones siguientes: *El Correo Español en América*, Ministerio de Cultura y Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid, Lunwberg 1996, 116 pp.; *Inventario de la Sección de Correos*, Madrid, Ministerio de Educación y Cultura y Ministerio de Fomento, 1996, 794 pp.

| | | | |
|------------|--------------------------------------|-------------------------|--------------|
| | 7.- México | 1620-1824 ¹³ | 141A - 184 |
| | 8.- Montevideo | 1767-1825 | 185A - 204A |
| | 9.- Potosí | 1773-1820 | 205A - 212B |
| | 10.- Santa Fe de Bogotá | 1765-1818 | 213A - 229B |
| | 11.- Veracruz | 1764-1823 | 230A - 255B |
| | 12.- La Habana | 1764-1835 | 256A - 331B |
| | 13.- Puerto Rico | 1764-1839 | 332A - 343B |
| | 14.- Santo Domingo | 1765-1822 | 344A - 352 B |
| | 15.- Manila | 1809-1835 ¹⁴ | 353A - 353B |
| II | Administraciones Peninsulares | | |
| | 16.- Bilbao | 1764-1815 | 354A - 368B |
| | 17.- Cádiz | 1764-1822 | 369A - 373B |
| | 18.- La Coruña | 1764-1808 | 374A - 427B |
| III | Dirección General | | |
| | 19.- General | 1762-1822 | 428A - 484B |

Por lo que respecta a los tipos documentales que podemos localizar en esta sección destacan, entre otros, cartas, expedientes, cuentas, pasaportes y diarios de navegación. Nos detendremos en este último tipo documental.

2. Los diarios de navegación

Los diarios de navegación se presentan en forma de libro; en ellos los capitanes de cada navío anotaban, aparte de sus características técnicas, cada una de las novedades que en cuanto a la navegación y posición relativa a declinación del sol acaecían durante la travesía. Esta información quedaba registrada en los cuadernos de bitácora que debían cumplimentar los diferentes capitanes de navíos. Además, atendiendo a la mayor minuciosidad o no de su cumplimentación, nos podemos encontrar con noticias relativas a la vida diaria de la tripulación, incidentes acaecidos en el navío, accidentes durante la travesía, celebración de festividades, etc. Los integrantes de la navegación vivían en una ciudad flotante, de reducidas dimensiones, durante más de dos meses, teniendo como máxima autoridad al capitán del navío, y como límites geográficos la inmensidad del océano. La minuciosidad con la que se detallan todas las tareas de la tripulación se encuentran, lógicamente, en relación con la formación y nivel cultural de su capitán. En este sentido conviene destacar la figura del asturiano Manuel Fernández Trelles que recoge en sus respectivos diarios de navegación las

¹³ La antigüedad de estos fondos corresponde a los autos de vista y revista seguidos sobre los reparos del oficio de correo mayor con su correspondiente cédula de aprobación (1620-1682).

¹⁴ La documentación anterior de la Administración de Manila se encuentra recogida en la Administración de Correos de México.

labores cotidianas realizadas por los miembros de la tripulación.¹⁵ En una ocasión, por ejemplo, esta minuciosidad se refleja en la representación de un ave, cerca del canal de Las Bahamas, que alcanzó la vela del paquebote y fue capturada por la tripulación. Durante varios días anotó en el libro cómo la tripulación cuidó de ella hasta que falleció.¹⁶

La reglamentación de la vida a bordo recogía la dieta alimenticia a la que se encontraban sujetos los diferentes componentes de la tripulación en razón de su categoría y estado de salud.¹⁷

La navegación por el Atlántico estaba sometida de forma muy directa a los cambios e inclemencias del tiempo que en algunos casos llegaron a originar naufragios de gran relevancia en estos navíos.¹⁸ Tenemos constancia, igualmente, de la vestimenta utilizada por los capitanes y cirujanos de los paquebotes consistente en una llamativa levita de color azul adornada de bellos galones.¹⁹ En la misma también se recogen muestras de las banderas y gallardetes que portaban estos navíos.²⁰

Según refleja el Reglamento de Correos, cada capitán estaba obligado a confeccionar un diario de navegación que era entregado a su regreso al Administrador de La Coruña y posteriormente enviado a los Directores Generales de la Renta de Madrid.

La salida de estos barcos correos se efectuaba desde el puerto de La Coruña y tenían dos destinos en tierras americanas. Por una parte, La Habana, y por otra, Asunción-Buenos Aires en el Mar del Plata. Ambas travesías eran conocidas, respectivamente, como la Carrera de La Habana y la Carrera de Buenos Aires.

Estos barcos correos –llamados paquebotes– fueron construidos o remodelados en los astilleros de Sorroza, localizados en la ría de Bilbao, en la zona norte de España. Al mando de cada barco se encontraba un capitán, un piloto, un contraestre, un cirujano, varios marineros y algún que otro pasajero. Tenemos constancia como en estos barcos correos viajaron pasajeros ilustres que eligieron este medio de transporte, como fue el caso del científico Alejandro von Humboldt.

Se conservan un total de 320 diarios de navegación: 225 corresponden a la Carrera de La Habana y 95 a la Carrera de Buenos Aires. Los diarios constan de varias partes: en primer lugar se anotan las características técnicas del navío, el personal de marinería y los pasajeros que

¹⁵ Vid, por ejemplo, AGI, *Correos*, lges. 191B, 194B y 195A.

¹⁶ Vid. AGI, *Mapas y Planos*, *Estampas*, 210.

¹⁷ Vid. AGI, *Correos*, leg. 435B.

¹⁸ Vid. AGI, *Mapas y Planos*, *Ingenios y Muestras*, 259.

¹⁹ Vid. AGI, *Uniformes*, 156 y 157.

²⁰ Vid. AGI, *Banderas*, 38 y *Tejidos*, 37.

transportaban. A continuación, se detallan las novedades más importantes acaecidas en el viaje de ida, estancia en el puerto de destino y viaje de regreso. Todo ello acompañado por un Cuaderno de Bitácora en el que a cada hora se asigna la declinación del sol y las peculiaridades más relevantes de cada día de navegación: referido a los vientos, precipitaciones, estado de la mar, etc. Esta información resulta de una gran importancia para la reconstrucción del clima por varias razones.

En primer lugar, porque las zonas geográficas circunscritas a la travesía La Coruña-La Habana-la Coruña cuentan con al menos 5 navíos efectuando esta ruta en el periodo cronológico de 40 días que duraba la navegación. Es decir, contamos con la información que ellos nos suministran para reconstruir el clima en el Atlántico central. En segundo lugar, para el caso de la travesía La Coruña- Buenos Aires- La Coruña, este número se amplía a 7 dado que la travesía duraba más de sesenta días. Por lo tanto, contamos con la información que nos suministran para poder reconstruir el clima del Atlántico Sur. En tercer lugar, la combinación de ambos elementos nos proporciona un panorama sincrónico de la situación que día a día se producía en diferentes latitudes del Atlántico. En cuarto lugar: en esta situación quedaban representados los fenómenos climáticos más relevantes de cada día: viento, lluvia, temperatura, etc. En quinto lugar: esta representación del clima en esta zona –Atlántico- nos proporciona los efectos que en la orilla del Pacífico ha producido el fenómeno “El Niño” y que se conoce con el nombre de “la Niña”.

Por todo ello, debemos reseñar que nos encontramos ante una de las series históricas más relevantes para la reconstrucción del clima en estas zonas del Atlántico.²¹ Esta relevancia no ha pasado desapercibida para los investigadores del clima. Todavía recuerdo cómo en un café de trabajo que mantuve con Ricardo García Herrera, entonces Profesor Titular de Universidad de la Universidad Complutense de Madrid, en el que, una vez repasada la situación de la familia, realizamos un intercambio de experiencias de los trabajos que nos encontrábamos realizando, quedó sorprendido de que en el Archivo existiera tan alto número de diarios de navegación y que además estuvieran digitalizados –aun no se había puesto en marcha el AER y posteriormente PARES- para la consulta a distancia de la información.

²¹ Vid. GARCÍA HERRERA, Ricardo, GARCÍA, Rolando R., PRIETO, M^a Rosario, HERNÁNDEZ, Emiliano, GIMENO, Luis y DÍAZ, Henry F.: Díaz, : “The use of Spanish historical archives to reconstruct climate variability” en *Bulletin of the American Meteorological Society*, n° 84, 2003, pp. 1025-1035.

Con estos antecedentes nació el Proyecto Cliwoc que tiene como principales integrantes a la Universidad Complutense de Madrid (Departamento de Física de la Tierra II), Universidad de Vigo (Departamento de Física Aplicada) y el Archivo General de Indias. A ellos se han sumado otras instituciones como las Universidades inglesas de Sunderland, en Londres y East Anglia en Norwich, así como el Museo Nacional Marítimo; la Universidad de Leyden y el Real Instituto de Meteorología Holandés; y el Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales de Mendoza (Argentina).

Los trabajos iniciales consistieron en una labor de vaciado de los diarios de navegación realizada por varios becarios con objeto de poder trabajar con la información recogida para, a continuación, iniciar la ponderación de datos y resultados que permitieran conocer más de cerca la incidencia de este significativo fenómeno atmosférico²², así como la confección de un diccionario de términos en inglés, español, alemán y francés con el objeto de normalizar los términos con los que se reflejan estos fenómenos en los diarios de navegación.²³

Los resultados obtenidos se pueden localizar en la memoria final de página web que lleva su nombre, confeccionado desde una óptica multidisciplinar e internacional.²⁴

3. Correspondencia de los Administradores de Correos.

El segundo apartado que vamos a analizar hace referencia directa a los correos terrestres que se podían en funcionamiento una vez que la correspondencia procedente de España llegaba a los puertos de La Habana y Buenos Aires.

El movimiento ilustrado que se propagó por Europa durante el siglo XVIII tuvo unas enormes repercusiones en la Administración Española. Si desde el punto de vista cultural la fundación del Archivo General de Indias fue un claro ejemplo, la reforma acometida en las comunicaciones con América no lo fue menos. Por aquellos años se defendía la idea de que muchos de los

²² Vid. GARCÍA HERRERA, r., WILKINSON, C., KOEK, F.B., PRIETO, M^a R.; CALVO, N. y HERNÁNDEZ, E.: “Description and General Background to Ships’Logbooks as a Source of Climatic Data” en *Climatic Change*, n^o 73 (octubre 2005), pp. 13-36.

²³ Vid. GARCÍA HERRERA, R., PRIETO, L., GALLEGO, D., HERNÁNDEZ, E., GIMENO, L., KÖNNEN, G.P., KOEK, F.B., WHEELER, D.A., WILKINSON, C., PRIETO, M^a R., BÁEZ, C., y WOODRUFF, S.: CLIWOC multilingual meteorological dictionary, KNMI, 2003. http://cdn.knmi.nl/system/data_center_publications/files/000/044/958/original/hisklim5_copy1.pdf?1432895583 [Consultada el 26 de marzo de 2016]

²⁴ VID. GARCÍA HERRERA, R.; WHEELER, D.A., KÖNNEN, G.P., JONES, P.D., PRIETO, M^a R.: *Cliwoc Final Report*, 2003. <http://www.knmi.nl/kennis-en-datacentrum/achtergrond/cliwoc> [Consultada el 25 marzo 2015]

males causados a la monarquía española tenían como origen la ausencia de fluidez de comunicaciones entre ambos continentes.

La correspondencia de los diferentes administradores de correos se generaba con la continua comunicación entre ellos y los Directores Generales de la Renta localizados en la ciudad de Madrid. En estas cartas se recogía una cantidad ingente de información ceñida a múltiples aspectos. Por ejemplo, podemos extraer noticias sobre el funcionamiento de estas administraciones, sus relaciones con otras pertenecientes o no a su demarcación y balance de la situación económica del país en diferentes periodos. A tal efecto cobra una gran relevancia la documentación previa a la independencia de estos territorios donde de forma “natural” se informa de la caída de la recaudación de esta renta de correos y de los “instigadores” que promovieron su no utilización. En el caso que nos ocupa, nos ceñiremos a las noticias que nos suministra respecto a los antiguos caminos del inca.²⁵

Hay que hacer constar que ya desde el siglo XVI la corona española tuvo un interés especial por mantener en condiciones las calzadas incaicas, como lo evidencia el contenido de las “*Ordenanzas de Tambos y caminos reales*”, dictadas por el gobernador Cristóbal Vaca de Castro en 1543.²⁶

El conjunto de disposiciones y la adaptación de los caminos a las nuevas explotaciones mineras del reino del Perú hicieron posible que a lo largo de los siglos XVII y XVIII se conformara una amplia red de comunicaciones que permitían viajar desde Bogotá a la ciudad de Buenos Aires. Por supuesto, pese a las modificaciones realizadas a lo largo de tres siglos en las comunicaciones terrestres, en la base de todo este entrelazado subyace la infraestructura incaica que Antonello Gerbi calificaba del siguiente modo: “*parece que el Imperio estuviera al servicio de los caminos, y no los caminos al servicio del Imperio*”.²⁷ Por ello, podemos afirmar que caminos, comercio y correos han discurrido de forma simultánea por todo el territorio peruano.

En esta historia del correo tuvo una especial importancia la creación del Correo mayor de Indias, cuyo beneficiario fue Lorenzo Galindez de Carvajal, mediante real provisión de 14 de mayo de 1514.²⁸ Esta situación, vinculando el título a la familia Carvajal, se mantuvo hasta su incorporación a la corona en el siglo XVIII, más exactamente en 1769.²⁹

²⁵ Vid. LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J.: *Sección de Correos*, p. 32.

²⁶ Vid. MORALES PADRÓN, Francisco: *Atlas Histórico Cultural de América*. Las Palmas de Gran Canarias, 1988, t. I, p. 362.

²⁷ Vid. GERBI, Antonello, *Caminos del Perú. Historia y actualidad de las comunicaciones*, Banco de Crédito del Perú, Lima, 1944, p. 26

²⁸ Vid. AGI, *Patronato* 170, R. 18.

²⁹ Vid. LÓPEZ BERNAL, José Manuel, *Las comunicaciones postales en América durante la época colonial (Siglos XVI a XVIII)* en *El Correo Español en América*, Barcelona, 1996, p. 26; Vid. CID

En el caso de Perú y Santa Fe, estas labores de incorporación del correo mayor se le encomendaron a Pedro Antonio de Cossío. Sus actuaciones nos proporcionan un estado de la cuestión de la situación en la que se encontraban las cajas y tambos del Correo Mayor de Indias. La asignación de “Cajas” va referido a aquellas poblaciones de mayor entidad como es el caso de Lima, Huancavelica, Guamanga, Cuzco, Puno, Chucuito, La Paz, Oruro, Cochabamba y Carangas, Potosí, La Plata, Jujuy, Salta, Córdoba, Buenos Aires, Santa Trujillo, Cajamarca, Chachapoyas, Saña, Lambayeque, Chiclayo, Ica, Piura, Quito y Arequipa. Mientras que la asignación de los tambos se refiere a pequeños núcleos de población: Chorrillo, Pariacaca, Tulca, Huarochiri, Jauja, Huancayo, Picoy, etc.

Desde el nombramiento de Antonio Pando, como administrador de correos de Lima en 1782 hasta la fecha de su muerte 1802, su preocupación por la situación en la que se encontraban los viejos caminos se vio reflejada en una serie de disposiciones relativas al estado del correo. La administración de Correos de Lima se articulaba en una serie de administraciones: una principal que se encontraba establecida en la ciudad de Lima, otras agregadas que a su vez se dividían en una serie de subalternas, y finalmente aparecen una serie de tambos. En aquellos lugares de escasa entidad poblacional figuran una serie de personas, simplemente, “*responsables del sello*”.

La muerte de José Antonio Pando y la llegada de un nuevo administrador, Félix de la Rosa, dio a este último la posibilidad de llevar a cabo una serie de reformas en estos caminos con objeto de poder efectuar con más rapidez, eficacia y seguridad el transporte de cartas y mercancías por unos caminos cercanos, similares o idénticos por los que discurría el antiguo trazado de las comunicaciones del antiguo imperio incaico.

Félix de la Rosa elaboró un Reglamento de Postas el 12 de mayo de 1805 con objeto de poder ajustar aun más el funcionamiento de las cuatro carreras principales que cubrían el territorio peruano, a saber: Cuzco, Arequipa, Valles y Pasco. El Reglamento consta de 26 artículos más el decreto de aprobación de fecha 9 de septiembre de 1805 por parte del entonces virrey del Perú, Gabriel de Avilés y del Fierro, Marques de Avilés.³⁰ En definitiva, su redacción venía a desarrollar y completar lo dispuesto en la real cédula, expedida en Aranjuez el 8 de junio de 1794, sobre la nueva ordenanza de correos terrestres, y que, dadas las peculiaridades que presentaba este territorio, había que completar.

RODRÍGUEZ, Rafael y LÓPEZ BERNAL, José Manuel, *El Correo en las Indias 1514-1769: una historia de un monopolio familiar*, en *Sevilla-92*, nº 12, 1986, pp. 38-41.

³⁰ Se encuentra impreso en papel verjurado sin filigrana con las siguientes dimensiones: 40 x 600 cm. Vid. AGI, *Correos* 110A, Ramo 1, Número 2

El administrador Félix de la Rosa para ajustar el funcionamiento de las postas, fue reuniendo una serie de informes y noticias que utilizó para la redacción de un derrotero que definitivamente dio por concluido el 20 de mayo de 1805. En él mantenía que el cuidado de los caminos y la existencia de unas postas bien servidas era lo único que garantizaba la periodicidad de los correos.

En cuanto a las fuentes utilizadas para su confección, el propio administrador nos lo aclara: *“estos dos objetos me estimularon a reunir varias noticias de los administradores agregados, de los conductores de esta administración y de algunos sujetos de opinión de esta capital que han viajado por este reyno y después de buen rectificadas formé un derrotero general”*.³¹

Su propuesta se centraba esencialmente en la reparación de los caminos del virreinato del Perú y no desaprovechaba la ocasión para efectuar una comparación idealizada con los caminos de Europa para indicar que eran otras las necesidades que se requerían: *“lo que se necesita es de unos senderos de huella en que puedan transitar a la par dos cavallerías, que se habiliten las laderas peligrosas, y se recompongan los puentes y calzadas que se hallan en el mayor deterioro desde la conquista de estos reynos; que se pongan estacones o balisas para que sirvan de guía a los caminantes en los inmensos arenales de las carreras de Arequipa y Valles, con los demás auxilios que indica el derrotero para alivio y comodidad de los que se ven precisados a transitar por estos países privados de comodidades y recursos.”*³²

En su contenido nos reseña de forma singular las distancias existentes entre las diferentes postas, la situación de cada una de ellas, las comunidades de naturales que las sirven, las actuaciones de los responsables de cada una de ellas, y de forma especial los obstáculos naturales que impiden un normal desarrollo de la travesía: precipicios, ríos, puentes, etc. que presentan una información de una calidad inconmensurable.

Este derrotero contiene información detallada en algunas zonas de la existencia de los antiguos caminos incaicos.³³ Por ejemplo, en la carrera de

³¹ Vid. AGI, *Correos* 110^a. Carta de Félix de la Rosa, administrador de correos de Lima a los señores Directores Generales de la Renta, de fecha 26 de mayo de 1806. La carta tiene marcada el n° 110.

³² *Ibidem*.

³³ Sobre los caminos del inca pueden consultarse los innumerables trabajos de María Rostworowski, en especial los dedicados a la *Historia del Tahuantinsuyu y los incas*. Asimismo contamos con las aportaciones de HYSLOP, John: *Qhapaqñan. El sistema vial incaico*. Primera reimpresión de 2ª edición, Lima, 2015, (falta indicar número de páginas); Un reportaje fotográfico del mismo en SON,

Valles, en el tramo comprendido entre la Barranca y Guarmey, nos reseña: *“El camino real es muy hondo y sin corriente y los brazos que reparte son tantos y tan pantanosos que es imposible pasarlos... Es muy fácil hazerle puente, y los zanjones repararlos a muy poca costa”*.³⁴

O bien, cuando en la carrera de Pasco, en el camino comprendido entre Reyes y Carguamayo, evoca la utilización de esta calzada: *“De Reyes a Carguamayo, siguiendo la misma pampa de Reyes compuesta de los mismos embarazos y peligros, con el agregado de infinitos pantanos y aunque para evitarlos hay una calzada de piedras, como haze muchos años que no se refacciona por desidia, se halla más peligrosa que el mismo camino real por donde se transita en tiempo favorable y por uno y otro motivo, tiene el conductor que rodear por la falda de los cerros hasta el mismo pueblo una distancia considerable”*.³⁵

Noticias también sobre estos antiguos caminos incaicos nos la suministran diversos sucesos luctuosos acontecidos en él. Por ejemplo, el caso de Juan Pérez de Berrio, natural de Mondragón en Guipúzcoa, que murió abintestado en el camino de Arica a Potosí, término del pueblo de Corquemarca, en el alto de Copataya, y le llevaron muerto hasta el tambo de Cocapa.³⁶

No faltan referencias a las muy diversas y variadas dificultades que los correos se encontraban para transitar por las diferentes carreras. Hemos elegido algunas de ellas a modo de muestra.

Así, por ejemplo, en la Carrera de Cuzco, en las inmediaciones de Huanta se encuentra el río Guarpa que, para pasarlo, habían construido un puente de sogas por el que debían transportar las cargas a hombros de los indios, produciendo una demora considerable. Para paliar esta adversidad, habían mandado construir un puente firme, financiado con la aportación de una arroba de coca por cada uno de los hacendados.

El camino de Ocros a Uripa presenta numerosas cuestas y bajadas acompañadas, una parte de una puna rígida, y de otra, de un bosque espeso de “guaranjales” en los que los conductores, si es de día se hacen pedazos su ropa, y si es de noche, la cara y todo el cuerpo. No faltan alusiones al célebre puente de Apurímac, en las inmediaciones de Curaguasi, construido con sogas y donde resulta preciso pasar las cargas a hombros de los indios originando una gran demora en su paso.

En la carrera de Arequipa, por ejemplo, desde el pueblo de Nasca conduce el camino hasta Acari pero antes deberá atravesar tres ríos con bastante

Megan y GRANIER, Laurent: *En busca del gran camino Inca. 6.000 km. de recorrido a través de los Andes*, Lima 2012.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ *Ibidem*.

³⁶ AGI, *Contratación*, 513B. Año 1613.

riesgo dado el caudal de agua que llevaban y la escasez de chimbadores en esta zona. Por ello, el conductor y los guías debían vadearlos y, aunque no resultaba difícil atravesarlo, a veces debían detenerse varios días porque su caudal no “*da vado*”.³⁷ Para pasarlos, el conductor debía abonar al menos dos pesos para pagar la balsa de odres, mal construida, siendo el único medio para atravesar esta dificultad. De la forma de construir esta balsa de odres nos da buena cuenta el mencionado documento: “*Se ponen quatro pellejos de toro bueltos al revés, inchados con viento y encima de ellos se forma una barca o estrado de palos amarrados a los brazos y piernas de aquel cuero, que haze la figura de un toro vivo, y en cada extremo, una voquilla de palo con su tapón para que soplen quando se afloxan. Luego que está vien inflado el cuero echan la balsa al agua, la cargan a proporción y la pasan al remo dos balseadores; los demás sirven para arrojar una sogá que llevan prevenida quando se aproximan a la orilla opuesta a los que están esperando, y sueltan la balsa hasta que llega a atracar*”.³⁸

El tramo comprendido entre Atico y Ocoña resultaba ser el más peligroso de toda la carrera. A dos leguas de la salida de Atico se encuentran unas laderas estrechas y empinadas que lindan con el mar y que a cada paso presentan un precipicio donde solían caer con frecuencia las mulas.³⁹ Más adelante, el camino presenta una serie de cuestras y quebradas que inutilizan a las mulas con el peso de las cargas, exponiéndose de este modo a numerosas desgracias. Por si fuera poco, en tiempo de lluvias se forma un río en la llamada quebrada de pescadores que dificulta el tránsito y demoraba bastante su tránsito hasta que su caudal hubiera bajado. En esta zona el conductor y el guía hacían de chimbador con el consiguiente riesgo que todo ello comportaba para el material transportado.

En la carrera de Valles, a dos leguas de San Pedro se encuentra el río Jequetepeque que llevaba más de dieciséis años con un puente construido para atravesarlo, pero que en la crecida de 1804 había desaparecido totalmente originando no pocos inconvenientes. En el tramo final de la carrera, en las cercanías de Piura, en tiempos de lluvias se formaban muchos pantanos con varios brazos del río, siendo preciso, incluso, subir hasta Paita por inmensos arenales sin más senda que la dirección del viento. Después, el

³⁷ Pasar un río u otra corriente de agua profunda por el vado o por cualquier otro sitio donde se pueda hacer pie.

³⁸ Vid. AGI, *Correos*, 110A.

³⁹ El documento nos narra lo acontecido a un conductor a quién se le cayó la mula con las cargas y correspondencia a las ocho de la noche. Para salir de esta situación fue necesario enviar al guía al pueblo de Ocoña, quedándose solo el conductor a la espera de que regresase con otra mula para reemplazarla, demorándose el viaje en unas treinta horas.

conductor pasaba el cauce principal, que en ocasiones alcanzaba una legua de ancho, en una balsa de palos amarrados con sogas, con el consiguiente riesgo para todos aquellos que la transitaban, siendo totalmente necesario gratificar a los indios por este trabajo.

En cuanto a la carrera de Pasco, a dos leguas de esta ciudad nos encontraremos con el cerro de Yauricocha, asiento de los mineros donde se entregaba la correspondencia a un comisionado por el teniente administrador. Es un camino de fango, lodazales, puentes mal construidos, laderas peligrosas, frío desmedido al ser un terreno de puna. Para remediar esta situación, Félix de la Rosa proponía establecer una posta en Caxamarquilla, y que se comprometiera a servirla el mismo administrador de Huariaca facilitando los indios mitayos.

En definitiva, el informe elaborado por Félix de la Rosa acerca de las cuatro carreras existentes en Lima a comienzos del siglo XIX, efectúa una “radiografía” de la situación en la que se encontraban los caminos terrestres en territorio peruano cerca de tres siglos más tarde de la llegada de los españoles y dos siglos antes de cuanto podemos observar en la actualidad. Por ello, entendemos, este documento constituye una pieza esencial que mira no solo hacia atrás sino también hacia adelante en todo cuanto supuso la conformación de la red de comunicaciones en el virreinato del Perú durante el siglo XVIII.⁴⁰

En definitiva, todas estas investigaciones ponen de manifiesto la relevante aportación que los instrumentos de descripción de archivos realizan al mundo de la investigación. A mayor nivel de descripción, mayor acercamiento de los investigadores. Igualmente, quiero insistir en que todo fondo documental posee un valor intrínseco que el archivero debe poner en valor para conocimiento de los investigadores. En nuestro caso, conocer qué tipo de información nos suministraban las llevadas y traídas “cuentas”, así como las diferentes series documentales de la sección de Correos ha resultado definitivo. No hay fondo documental del que no se pueda extraer información de interés. Y finalmente, resaltar la gran aportación de nuestros archivos para el conocimiento de las ciencias sociales, que nos permite conocer qué aconteció en el pasado para poder comprender mucho mejor el momento actual. Trabajar en el conocimiento de dos fenómenos como “El Niño” y “Los caminos del inca” nos ayudarán enormemente para intentar soslayar los daños producidos por uno y potenciar el interés hacia el otro.

⁴⁰En estos momentos culmino el estudio y edición de este valioso documento que será publicado gracias al patrocinio del Archivo General de la Nación de Lima.

Fuentes y Bibliografía

Fuentes de archivo:

Archivo General de Indias

Correos: 110A, 191B, 194B, 195A, 435B

Contratación: 513B.

Mapas y Planos:

Estampas: 210.

Ingenios y Muestras: 259

Uniformes: 156 y 157.

Banderas: 38

Tejidos: 37.

Patronato: 170, R. 18.

PARES: Portal de Archivos españoles en red: <http://pares.mcu.es/>

Fuentes bibliográficas:

CID RODRÍGUEZ, Rafael y LÓPEZ BERNAL, José Manuel, “El Correo en las Indias 1514-1769: una historia de un monopolio familiar”, en *Sevilla-92*, n° 12, 1986, pp. 38-41.

GARCÍA HERRERA, Ricardo, GARCÍA, Rolando R., PRIETO, M^a Rosario, HERNÁNDEZ, Emiliano, GIMENO, Luis y DÍAZ, Henry F., “The use of Spanish historical archives to reconstruct climate variability” en *Bulletin of the American Meteorological Society*, n° 84, 2003, pp. 1025-1035.

GARCÍA HERRERA, R., PRIETO, L., GALLEGO, D., HERNÁNDEZ, E., GIMENO, L., KÖNNEN, G.P., KOEK, F.B., WHEELER, D.A., WILKINSON, C., PRIETO, M^a R., BÁEZ, C., y WOODRUFF, S., CLIWOC multilingual meteorological dictionary, KNMI, 2003:

http://cdn.knmi.nl/system/data_center_publications/files/000/044/958/original/hisklim5_copy1.pdf?1432895583

GARCÍA HERRERA, R.; WHEELER, D.A., KÖNNEN, G.P., JONES, P.D., PRIETO, M^a R., *Cliwoc Final Report*, 2003:

<http://www.knmi.nl/kennis-en-datacentrum/achtergrond/cliwoc>

GARCÍA HERRERA, R., WILKINSON, C., KOEK, F.B., PRIETO, M^a R.; CALVO, N. y HERNÁNDEZ, E., “Description and General Background to

Ships' Logbooks as a Source of Climatic Data”, en *Climatic Change*, n ° 73, 2005, pp. 13-36.

GERBI, Antonello, *Caminos del Perú. Historia y actualidad de las comunicaciones*, Lima, Banco de Crédito del Perú, 1944.

HEREDIA HERRERA, Antonia, “Los fondos documentales de los “correos marítimos. Una sección del Archivo General de Indias”, en *V Coloquio de Historia canario-americana*, Canarias, 1982, pp. 855-872.

HEREDIA HERRERA, Antonia, *Inventario de la Sección de Correos del Archivo General de Indias*, Sevilla, (ejemplar mecanografiado), 1986.

HYSLOP, John, *Qhapaqñan. El sistema vial incaico*. Primera reimpresión de 2ª edición, Lima, Petróleos del Perú, 2014.

LÓPEZ BERNAL, José Manuel, “Las comunicaciones postales en América durante la época colonial (Siglos XVI a XVIII)” en *El Correo Español en América*, Barcelona, Lunwberg, 1996.

LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J., CANELLAS ANOZ, Magdalena, GARCÍA LÓPEZ, Mª Belén y HERNÁNDEZ CALLEJAS, Ana, *Inventario de la Sección de Correos*. Madrid, Dirección General del Libro, Archivos y Bibliotecas, Ministerio de Fomento, 1996.

MORALES PADRÓN, Francisco, *Atlas Histórico Cultural de América*. Las Palmas de Gran Canaria, t. I., 1988.

PEÑA Y CÁMARA, José María de la, *Archivo General de Indias. Guía del Visitante*. Madrid, Junta Técnica de Archivos, Bibliotecas y Museos, 1959.

ROSTWOROSWSKI, María, *Historia del Tahuantinsuyu*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1988.

ROSTWOROSWSKI, María, *Los Incas*. Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 2015.

SON, Megan y GRANIER, Laurent, *En busca del gran camino Inca. 6.000 km. de recorrido a través de los Andes*, Lima, Grupo Editorial Peisa, 2012.

TORRES REVELLO, José, *El Archivo General de Indias de Sevilla. Historia y clasificación de sus fondos*, Buenos Aires, Jacobo Feuser, 1929.

VV.AA., *El Correo Español en América*, Ministerio de Cultura y Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid, Lunwberg, 1996.