

ISSN: 0073-2486

HISTORIA *31*

Y CULTURA

2020

Revista del Museo Nacional de Arqueología,
Antropología e Historia del Perú

MUSEO NACIONAL DE ARQUEOLOGÍA,
ANTROPOLOGÍA E HISTORIA DEL PERÚ
MINISTERIO DE CULTURA

LOS CAMINOS BORBÓNICOS Y EL ESFUERZO PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES DEL PERÚ, 1718-1809

William Cohoon

Resumen

Los imperios dependen de la infraestructura como medio para hacer circular correspondencia, transportar mercancías y mover tropas. A mediados y finales del siglo XVIII, los intelectuales ilustrados y los administradores españoles reconocieron la necesidad de mejorar y ampliar los caminos y puentes para mejorar la comunicación entre España y los virreinos del continente americano. A pesar de este deseo, los reformadores encontraron numerosos problemas al implementar estas medidas en el Virreinato del Perú. Aunque los funcionarios reales, los comerciantes, los prelados y los nativos a menudo reconocieron la necesidad de mejorar la infraestructura, estos mismos individuos con frecuencia se negaron a cooperar en proyectos de obras públicas. Los intereses políticos en competencia llevaron a disputas internas sobre las jurisdicciones y los reformadores subestimaron las dificultades para construir y reparar caminos en las regiones periféricas del virreinato. Un análisis de los esfuerzos para reconstruir y construir nuevas vías y puentes revela las políticas a menudo contradictorias de los Borbones e ilustra los problemas de la reforma de arriba hacia abajo.

Palabras clave

Borbones / Ilustración / Caminos / Infraestructura / Comunicación

Abstract

Empire's rely on infrastructure as a means to circulate correspondence, transport goods, and to move troops. In the mid to late eighteenth century, Enlightened intellectuals and Spanish administrators recognized the need to improve and expand roads and bridges to improve communication between Spain and the American viceroyalties. Despite this desire, reformers encountered numerous issues implementing these regulations in the Viceroyalty of Peru. Even though royal officials, merchants, prelates, and natives often all recognized the need to enhance infrastructure, these same individuals frequently refused to cooperate on public works projects. Competing political interests led to internal squabbling over jurisdiction, and reformers underestimated the difficulties of constructing and repairing roads in the viceroyalty's peripheral regions. An analysis of the efforts to rebuild and construct new roads and bridges reveals contradictory policies of the Bourbons and illustrates the problems of top-down reform.

Keywords

Bourbons / Enlightenment / Roads / Infrastructure / Communication

El 18 de septiembre de 1791, *El Mercurio Peruano* publicó un artículo sobre el sistema de intercambio terrestre del virreinato. En su editorial, *El Mercurio* destacó la importancia de mejorar la infraestructura del Perú al afirmar que “los caminos son las principales arterias que entretienen y transmiten la circulación de las comodidades y correspondencias”. En la opinión del *Mercurio*, en comparación con otros países como Inglaterra, Francia y España, en el Perú aún no se había desarrollado una red de transporte confiable y segura. Según el artículo, los tramos del Camino Real que atravesaba los Andes desde Lima hasta Cusco “justificarán el terror que inspiran”, lo que causó que muchos viajeros “abandonaran su circunscripción”. El diario identificó numerosos desafíos geográficos y topográficos andinos que incluían cuestras, balconillos, pedregales y derrumbaderos. Estos obstáculos palidecían en comparación con las temidas “barbacoas”. Según *El Mercurio*, las barbacoas, precarios puentes improvisados, parecían “andamios” mal construidos que a menudo

“se doblaban con el peso del transeúnte”. El autor declaró que cruzar una barbacoa era peor que rodear el Cabo de Hornos. En general, este periódico creía que el Perú poseía los peores caminos del mundo. Para rectificar este problema, *El Mercurio*, con el apoyo del virrey, lanzó un reto a los lectores ilustrados del periódico. Para esta competencia abierta, la publicación solicitó propuestas sobre cuáles serían los mejores y más económicos métodos para mejorar los caminos del virreinato. El lector que presentara la mejor propuesta recibiría una medalla de oro y el segundo lugar, una medalla de plata. *El Mercurio* aceptó las presentaciones de propuestas hasta el 30 de marzo de 1792. Después de esta fecha, un comité de trece personas se reuniría para examinar las disertaciones y determinar el ganador, y luego pasar sus hallazgos al virrey para su aprobación final.¹

El concurso del *Mercurio* muestra varias facetas importantes sobre cómo los pensadores ilustrados y la monarquía borbónica veían la infraestructura y su papel en la centralización del poder gubernamental, mientras que revelaban sus precepciones sobre la red de transporte del Virreinato del Perú durante el siglo XVIII. Los informes de funcionarios reales, despachadores de correos, comerciantes y viajeros demuestran que las personas que atravesaron los caminos andinos consideraron estas rutas peligrosas, así como también un obstáculo para la circulación de la información y del comercio. En este sentido, *El Mercurio* destacó los numerosos peligros geográficos que uno enfrentaba al recorrer los caminos de los Andes, peligros tales como los pedregales y los despeñaderos. Además de estos obstáculos, el artículo del diario señaló los peligros de cruzar puentes mal construidos conocidos como barbacoas. Esencialmente, podemos suponer que el periódico lamentaba la falta de un sistema moderno de intercambio terrestre que pudiera soportar el movimiento de bienes y comunicaciones de manera segura. El periódico señaló además que otros

¹ *El Mercurio Peruano* 74, setiembre 18, 1791, en *El Mercurio Peruano: Edición Facsimilar*, vol. 3 (Lima: Biblioteca Nacional del Perú, 1964), 41-45. Entre setiembre de 1791 y marzo de 1792, el comité del *Mercurio* recibió y revisó solo una presentación para mejorar el sistema de transporte del virreinato, la de Gregorio de Zúñiga, quien residía en la provincia de Chachapoyas. Por lo tanto, *El Mercurio* decidió terminar la competencia sin un ganador y explicó que esperaba que tal decisión sirviera para estimular futuros escritos sobre el tema. Ver n° 137, abril 26, 1792, en *El Mercurio Peruano*, vol. 4, 283-290 y n° 138, abril 29, 1792, *ibid.*, 291-293. Además, descubrí estas fuentes en John R. Fisher, *Government and Society in Colonial Peru: The Intendant System, 1784-1814* (Essex: The Athlone Press University of London, 1970), 147. Fisher señala que el concurso fue para mejorar la comunicación y solamente lo discute en un par de líneas de su trabajo.

países europeos más “desarrollados” habían expandido sus respectivos sistemas de caminos y el autor incluso elogió al rey Carlos III (1759-1788) por expandir la red española. En ese sentido, este editorial muestra la importancia que los pensadores ilustrados dieron a la creación de redes de transporte modernas para facilitar el crecimiento económico y hacer circular la correspondencia de manera eficiente, todo en beneficio del estado. Esta tarea contó con el apoyo del virrey, quien también debía evaluar cualquier presentación que *El Mercurio* recibiera. Como representante del rey, el virrey, en teoría, podría apropiarse de esta idea e implementarla para expandir y mejorar la infraestructura del Perú. La inclusión del virrey y su disposición para emitir una cédula que respaldara el concurso demuestra que él también reconoció la necesidad de modernizar los caminos y puentes del Perú.

James C. Scott señala que durante el siglo XVIII, “una gran parte de la política... fue dedicada... [a] promover la construcción de sistemas conectados de comercio, transporte, y comunicación”.² Scott también demuestra que las mejoras en los sistemas de transporte también aceleraron el movimiento de tropas desde la metrópoli a la periferia para sofocar las posibles amenazas internas y externas.³ Desde este marco teórico, mi artículo destaca los esfuerzos de la monarquía borbónica para centralizar el poder mediante la mejora de carreteras y puentes a través de nuevos proyectos o la reparación de obras ya existentes en el Perú. Sostengo que desde 1718 hasta 1809, los administradores borbónicos se centraron en expandir y mejorar la infraestructura terrestre para las comunicaciones dentro de España y sus colonias americanas con el fin de acceder a recursos naturales y poblaciones aisladas, así como para fortalecer la presencia del imperio español en las fronteras. En teoría, estas mejoras sirvieron como un medio para “consolidar límites y fronteras al mismo tiempo que trascendían las limitaciones de las relaciones anteriores en su promesa de una nueva conectividad encontrada”.⁴ Un examen de la investigación patrocinada por la corona sobre la mejora en la capacidad del imperio para mover bienes y correspondencia, así como del sistema de intendencias muestra que los borbones reconocieron la importancia de los caminos y puentes para la consolidación su

² James C. Scott, *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed* (New Haven y Londres: Yale University Press, 1998), 82.

³ *Ibid.*, 76.

⁴ Dimitris Dalakoglou y Penny Harvey, “Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility”, *Mobilities* 7, n° 4 (noviembre 2012): 461.

poder. Sin embargo, los funcionarios españoles, sin darse cuenta, no solo crearon una infraestructura que transportaba individuos y materiales de un lugar a otro, sino que los caminos y puentes también sirvieron como un espacio para las interacciones sociales. Al examinar estos esfuerzos y progresos en el Virreinato del Perú, podemos ver cómo los caminos y puentes impactaron las relaciones coloniales entre administradores, preladados, comerciantes, correos, viajeros y nativos andinos. Un análisis de esta infraestructura demuestra las dificultades para implementar mandatos iniciados por la corona en las zonas periféricas del imperio. Los funcionarios españoles, así como las órdenes religiosas y los nativos de los Andes, a menudo se negaron a cooperar en la construcción y mantenimiento de la red vial. Las complicadas relaciones sociopolíticas en el entorno andino también limitaron el éxito de varios proyectos de obras públicas. Subsecuentemente, los proyectos de infraestructura contribuyeron al descontento entre numerosos grupos socioeconómicos y, como muchas otras reformas bajo el régimen borbón, la expansión de la infraestructura experimentó diversos grados tanto de éxito como de resistencia.

Sistemas de intercambio terrestre andino prehispánico y colonial temprano

Cuando Francisco Pizarro y sus hombres llegaron al Perú en 1532, se encontraron una sofisticada sociedad nativa que abarcaba cerca de un millón de kilómetros cuadrados del continente sudamericano, con un estimado de diez a doce millones de habitantes que ocupaban esta área.⁵ Antes de la emergencia del imperio inca en el siglo XII, sociedades andinas como la Wari habían desarrollado un extenso sistema de caminos que permitía el movimiento de tropas y pueblos conectados a importantes sitios religiosos.⁶ Tras la conquista de diversos grupos étnicos vecinos, los incas incorporaron las rutas existentes de estos a su propio sistema de caminos, conocido como *Qhapaq Ñan*.⁷ El sistema de caminos inca emanaba del Cusco hacia las cuatro direcciones cardinales. El camino del Chinchaysuyo se dirigía al norte, hacia Quito, en Ecuador; la vía del Contisuyo conducía hacia el oeste,

⁵ Terrance D'Altroy, "The Imperial Inka Road System", *Asian Archaeology* 2 (2018): 5.

⁶ María Rostworowski, *Historia del Tahuantinsuyu* (Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 2014), 93.

⁷ Qhapaq Ñan literalmente se traduce como camino principal o gran camino. Ver Alberto Regal Matienzo, *Los caminos del Inca en el antiguo Perú* (Lima: Instituto Nacional de Cultura, 2009 [1936]), 23.

hasta la costa; la ruta del Antisuyo atravesó el este, hacia los Andes tropicales; y, finalmente, el camino del Collasuyo se dirigió al sur, hacia Chile.⁸ Los cuatro suyos formaron el Tawantisuyu, o lo que conoció como el imperio inca.⁹ Bajo el reinado de Pachacútec, o Pachacuti (1438-1471), el gobernante inca ordenó la construcción de nuevos caminos y *tambos*.¹⁰ Durante una expedición militar, Pachacuti y sus hombres construyeron el camino del Chinchasuyo y erigieron los puentes necesarios para llegar a Vilcashuamán. Una vez que Pachacuti dejó de dirigir tales campañas, desarrolló regulaciones para los distintos tipos de infraestructura que sus ejércitos debían construir durante sus operaciones.¹¹

En los primeros años de su reinado, Huayna Cápac (1493-1525) salió del Cusco para realizar una inspección de sus dominios. Tras viajar por el extremo sur de su imperio, Huayna Cápac supervisó la construcción de caminos adicionales.¹² Reconociendo la importancia de una infraestructura confiable para la expansión del imperio, el inca se basó en la *mita* para mantener, reparar y limpiar el Qhapaq Ñan. Para 1532, esta red vial cubría entre 23 000 y 40 000 kilómetros y se extendía sobre los actuales países de Argentina, Bolivia, Chile, Ecuador y Perú.¹³ Según John Hyslop, el camino inca sirvió como “un símbolo omnipresente del poder y la autoridad del estado Inka”.¹⁴ El Qhapaq Ñan causó asombro entre los españoles. Pizarro afirmó que “en todo el cristianismo, nadie ha visto caminos tan hermosos”. Los españoles que escribieron sobre la conquista del Perú a menudo compararon los caminos andinos con los europeos, e incluso llegaron a decir que la red vial inca excedía todos los

⁸ Secundino-José Gutiérrez Álvarez, *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril* (Colecciones MAPFRE 1492. Madrid: Editorial MAPFRE, 1993), 141.

⁹ Catherine Julien, “The Chinchaysuyu Road and the Definition of an Inca Imperial Landscape,” en *Highways, Byways, and Road Systems in the Pre-Modern World*, Susan E. Alcock, John Bodel y Richard J. A. Talbert, eds. (Oxford: Wiley-Blackwell, 2012), 149.

¹⁰ Regal, *Los caminos del Inca*, 21.

¹¹ Julien, “The Chinchaysuyu Road,” 149-150.

¹² Rostworowski, *Historia del Tahuantinsuyu*, 121-122.

¹³ Hyslop, *The Inka Road System*, xiii y 224. Hyslop señala que 40 000 kilómetros es una “observación no científica”. El autor destaca además que dada la inmensidad del Qhapaq Ñan, es probable que se descubran más caminos. En un trabajo reciente, la estimación alcanza hasta 60 000 kilómetros. Ver Luisa Marcela Najarro Rivera y Camila Capriata Estrada, “The Case of the Road between Xauxa and Pachacamac,” en *Heritage and Rights of Indigenous Peoples: Patrimonio y Derechos de Los Pueblos Indígenas*, Manuel May Castillo y Amy Strecker, eds. (Leiden: Leiden University Press, 2017), 233. Ver también D’Altroy, “The Imperial Inka Road System”, 4.

¹⁴ Hyslop, *The Inka Road System*, xiii.

caminos lo que el imperio romano había construido. Los cronistas, explicaron que la red de transporte a través de los Andes superó todos los sistemas de intercambio terrestres utilizados en Europa durante el siglo XVI.¹⁵ Sin embargo, esta hazaña de ingeniería por parte de los incas ayudó a Pizarro y a sus hombres a moverse rápidamente a través de la región andina, lo que condujo a la subyugación de su imperio. En otras palabras, la carretera inca “se convirtió en un instrumento para el dominio de las personas que lo construyeron”.¹⁶

Después de tan solo diez años de la conquista española, complicaciones con el nuevo régimen causaron que las carreteras incas dejaran de ser confiables.¹⁷ Sin el conocimiento de los españoles, diversas enfermedades habían precedido a su llegada, lo que contribuyó al declive precipitado de la población nativa. Los españoles propagaron la viruela, la gripe y otros virus, todos los cuales contribuyeron a un rápido fallecimiento de una gran parte de la población indígena.¹⁸ Antes de la llegada de los europeos, los incas dependían de *mitayos*—trabajadores traídos de distintos lugares del imperio para cumplir con trabajos públicos específicos—para reparar y limpiar el Qhapaq Ñan y para mantener puentes y tambos. Este mantenimiento regular aseguró que estas rutas de transporte pudieran apoyar el movimiento de mercancías cargadas sobre llamas y la circulación de la comunicación, realizada por *chasquis*. Una disminución en el número de trabajadores que se ocupaban de las reparaciones ciertamente afectó la calidad de las vías andinas. Además de la falta de

¹⁵ Francisco Pizarro, citado en Segisfredo López Vargas, *Guía de identificación y registro del Qhapaq Ñan* (Lima: Ministerio de Cultura, 2013), 113. López también proporciona ejemplos adicionales de los cronistas españoles y sus comentarios sobre cómo los impresionó el Qhapaq Ñan, 113-116. Sabine MacCormack señala que cuando los españoles llegaron al Perú, los intelectuales en Europa ya habían comenzado a examinar las vías romanas y a recopilar datos para trazar los antiguos caminos. Ver MacCormack, “The Incas and Rome”, en *Garcilaso Inca de la Vega: An American Humanist*, José Anadón, ed. (Notre Dame: University of Notre Dame Press, 1998), 8-31.

¹⁶ D’Altroy, “The Imperial Inka Road System,” 10. Ver también Sergio Barraza Lescano, “El tambo andino bajo el régimen colonial”, en *Cristóbal Vaca de Castro, Ordenanzas de tambos (Cusco, 1543)* (Lima: Ministerio de Cultura, 2018), 7.

¹⁷ Glave, *Trajinantes*, 119. Glave sostiene que la razón principal de la desaparición de la red de comunicación inca tuvo más que ver con la demanda española de tributo que con la destrucción del Qhapaq Ñan. Según Glave, el deseo español de redirigir el flujo de “circulación colonial” contribuyó a la desaparición del sistema de comunicaciones.

¹⁸ Para una discusión más exhaustiva sobre la enfermedad y su impacto en la población de las Américas, ver Noble David Cook, *Born to Die: Disease and New World Conquest, 1492–1650* (Cambridge y Nueva York: Cambridge University Press, 1998), y su evaluación de la población andina en *La catástrofe demográfica andina: Perú 1520–1620* (Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2010).

mitayos, la conquista y la guerra civil entre los españoles contribuyeron a la ruina de la red inca,¹⁹ a lo que se debe agregar los métodos de transporte españoles. La piedra compuso muchos de los principales caminos de los Andes, sin embargo, este material no podía soportar el peso de los caballos, mulas, carros o carruajes. Por lo tanto, estos medios de transporte contribuyeron aún más al deterioro del Qhapaq Ñan y finalmente ayudaron a obstaculizar el movimiento de bienes e información durante el período colonial temprano.²⁰

Intentando mejorar la confiabilidad de las rutas andinas, el gobernador Cristóbal Vaca de Castro (1541-1544) emitió sus *Ordenanzas de tambos*.²¹ Las regulaciones de Vaca de Castro buscaban restablecer el sistema mitayo para reconstruir los caminos, pero sus ordenanzas ponían énfasis principalmente en mejorar los tambos a lo largo del virreinato. Sus regulaciones se centraron en la mano de obra como componente importante para mantener los depósitos para las personas que transportaban mercancías, como la coca, a lo largo del camino entre Cusco y Lima. Las instrucciones del gobernador también limitaron la cantidad de carga que llevaban los indios. Las ordenanzas de Vaca de Castro ilustran su deseo por acelerar el movimiento de bienes y la comunicación. Continuaron surgiendo preocupaciones adicionales sobre la mala calidad de la infraestructura terrestre, como la manifestada por Juan de Matienzo, oidor de la Audiencia de Charcas, quien se quejó sobre el estado del camino entre Lima y Cusco, y de Cusco a Potosí en un informe enviado al rey Felipe II (1556-1598) en 1567. Matienzo esperaba mejorar la circulación de la correspondencia entre la periferia y la metrópoli en Lima, pero indicó en su informe a Felipe II que esta sección del Camino Real “[era] muy mala y peligrosa”. El oidor repitió que las personas y sus caballos a menudo perecían cayendo por los despeñaderos mientras atravesaban este tramo del Camino Real. Matienzo criticó duramente a los administradores regionales por su fracaso en mejorar la infraestructura provincial.²² A pesar de estas preocupaciones expresadas por los funcionarios reales a mediados y finales del siglo XVI, los problemas con la infraestructura andina continuaron surgiendo en

¹⁹ Ramón María Serrera, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias Españolas* (Madrid y Barcelona: Ministerio del Interior, 1993), 138.

²⁰ Gutiérrez Álvarez, *Las comunicaciones en América*, 172.

²¹ Cristóbal Vaca de Castro, *Ordenanzas de tambos (Cusco, 1543)*, Sergio Barraza Lescano, ed. (Lima: Ministerio de Cultura, 2018).

²² Juan de Matienzo, citado en Gutiérrez Álvarez, *Las comunicaciones en América*, 171.

los escritos españoles del siglo XVII. En la década de 1620, fray Antonio Vázquez de Espinosa notó problemas al atravesar tramos del Qhapaq Ñan por su condición en ruinas. Vázquez lamentó que “habría sido muy sensato cuidar los caminos y conservarlos, porque ello hubiera redundado en una ventaja para los españoles; pero como quiera que nadie mira el bien general por encima de sus intereses, resulta que todo está viniendo a menos”.²³ Varias décadas después, en 1653, el jesuita Bernabé Cobo hizo eco del sentimiento de Vázquez cuando el prelado se quejó del estado del Camino Real del Perú. Cobo creía que los españoles habían demostrado “descuido y negligencia” en el mantenimiento de la infraestructura, lo que lo llevó a indicar que los caminos del virreinato no funcionaban como tales.²⁴

Sin embargo, los caminos en mal estado no fueron el único limitante para el movimiento efectivo de la correspondencia e informes a lo largo del virreinato. Los puentes eran también un factor. Rolando Mellafe destaca cómo los puentes contribuyeron a la interconectividad entre las provincias del estado colonial y funcionaron como un símbolo de dónde comenzaban y terminaban las zonas urbanas y rurales. Quizás el detalle más importante fue que los puentes sirvieron como conexión para ayudar a facilitar el comercio, así como también hacer circular la comunicación.²⁵ Al igual que los caminos, los puentes sirvieron como un símbolo importante del control de los incas sobre el medio ambiente. Antes del contacto europeo, los ingenieros del inca habían adaptado la construcción de caminos reales de manera que les permitía construir puentes “con gran facilidad”.²⁶

Un puentero estaba a cargo de la protección de los puentes y solo aquellos que demostraron su lealtad al inca podrían recibir dicho puesto. Estas personas cobraban peajes por el movimiento de bienes, materiales y personas por los puentes. Para asegurarse de que la gente no cruzara ilegalmente por la noche, los punteros usaban campanas para poder oír en caso hubiera algún intento ilícito. Para integrar completamente el medio ambiente andino, estos ingenieros desarrollaron diferentes

²³ Fray Antonio Vázquez de Espinosa, citado en Antonello Gerbi, *Caminos del Perú: historia y actualidad de las comunicaciones viales* (Lima: Banco de Crédito del Perú, 1951), 32.

²⁴ Bernabé Cobo, citado en Serrera, *Tráfico terrestre*, 138.

²⁵ Rolando Mellafe, “La significación histórica de los puentes en el virreinato Peruano del siglo XVI”, en *Historia y Cultura* 1 (1965): 65.

²⁶ Hyslop, *The Inka Road System*, 247.

tipos de puentes para cruzar ríos, barrancos y arroyos. Los materiales para los puentes inca incluían madera, piedra y cuerda. Los puentes colgantes fueron los que más llamaron la mayor atención tanto a indios como españoles. Inventados por los incas, estos puentes colgantes fueron mantenidos por grupos indígenas locales y, eventualmente, por los puenteros. El cronista mestizo Garcilaso de Vega anotó que bastó con ver un puente colgante para que los indios del Kunti Suyu se sometieran rápidamente al inca. Durante la conquista, el inca quemó el famoso puente de Apurímac varias veces para frenar el avance español. Esta maniobra condujo a los conquistadores a un desvío de casi 250 kilómetros.²⁷

Mientras que algunos europeos se maravillaron de esta tecnología, muchos españoles temieron atravesar los puentes inca. En 1590, José de Acosta expresó sus preocupaciones acerca de cruzar un puente colgante. Acosta expresó que “esta y las otras mil maneras que tienen de pasar los ríos ponen cierto miedo cuando se miran [los puentes] por parecer medios tan flacos y frágiles”.²⁸ Al referirse a los puentes como “flacos y frágiles”, los comentarios de Acosta proporcionan información sobre cómo los españoles veían la tecnología indígena de manera desfavorable. Los españoles preferían los puentes europeos contruidos con arcos y piedra, que ofrecían una base más sólida para cruzar y soportar el peso. En el siglo XVII, el autor anónimo de la *Descripción del virreinato del Perú* expresó su preocupación cuando se encontró con el puente Apurímac. El autor describió que al cruzar el puente colgante se balanceaba en muchas direcciones. Además, señaló que la estructura limitaba la cantidad de mulas de carga transportadas.²⁹ Los escritos españoles sobre la infraestructura andina expresan sus preocupaciones sobre las limitaciones para transportar materiales, atravesar los caminos y cruzar puentes ofrecen valiosa información sobre cómo los representantes reales en España probablemente percibieron la tecnología indígena como ineficiente y poco confiable. Asimismo, de igual manera describen la necesidad de mejorar la interconectividad de las colonias americanas.

²⁷ *Ibid.*, 315-332. Hyslop señala que “no existe evidencia preincaica que sugiera una tradición de puentes colgantes”, 324. Para un discusión más exhaustiva sobre la construcción, mantenimiento y usos de los puentes inca, ver Hyslop, *The Inka Road System*, 317-334 y Regal, *Los caminos del Inca*, 45-52.

²⁸ José de Acosta, citado en Serrera, *Tráfico terrestre*, 137. Acosta señaló que estos puentes eran “seguros.” Pero su uso de los términos “flaco y frágil” me llevó a concluir que todavía sospechaba que los puentes inca no eran confiables.

²⁹ Anónimo, citado en Serrera, *Tráfico terrestre*, 144.

Percepciones ilustradas de la infraestructura y el imperio bajo los borbones

Después de la Guerra de Sucesión española (1701-1713), los Borbones franceses ascendieron al trono ibérico y comenzaron a implementar un enfoque más científico para gobernar la metrópoli y, posteriormente, sus posesiones coloniales americanas. La nueva dinastía borbónica buscó emular muchas de las prácticas establecidas en Francia para fortalecer el poder del gobierno, y los monarcas de España pusieron énfasis en “reconstruir la armada, centralizar la administración, [y] mejorar los caminos”.³⁰ Durante gran parte del siglo XVIII, la mayoría de las naciones europeas, e incluso los escritores ilustrados del *Mercurio*, creían que Francia poseía los mejores caminos del mundo.³¹ La condición de los sistemas de intercambio terrestres en Francia reflejaba el sentimiento del intelectual francés Pierre Samuel Dupont de Nemours, quien argumentó que los proyectos de infraestructura masiva desempeñaban un papel integral en el desarrollo económico de una nación.³² Por lo tanto, para abordar la infraestructura de España, la corona comenzó un proceso para mejorar las rutas principales de Madrid a las principales ciudades y puertos. En 1718, Felipe V (1700-1746) estableció el Real Cuerpo de Ingenieros Militares para examinar el estado de la infraestructura en España, incluidas carreteras, puentes y puertos. El Real Cuerpo de Ingenieros Militares tenía la responsabilidad de reparar la infraestructura existente o construir nuevos proyectos según se considerara necesario. Este tipo de desarrollo permitió al ejército establecer y acceder a importantes posiciones defensivas para proteger a España de amenazas tanto internas como externas. Además, a través de esta nueva institución estatal, la corona pudo extender su alcance a la periferia del país entero.³³

Como complemento del Cuerpo Real de Ingenieros Militares, Felipe V amplió aún más el alcance de la monarquía al promulgar el sistema de intendencias en toda España en 1718. El rey asignó a los intendentes responsabilidades específicas

³⁰ Germá Bel, “Infrastructure and Nation Building: The Regulation and Financing of Network Transportation Infrastructures in Spain (1720–2010)” *Business History* 53, n° 5 (Agosto 2011): 690.

³¹ Henry Petroski, *The Road Taken: The History and Future of America's Infrastructure* (Nueva York y Londres: Bloomsbury, 2016), 31.

³² Gabriel B. Paquette, *Enlightenment, Governance, and Reform in Spain and its Empire, 1759-1808* (Nueva York: Palgrave Macmillan, 2008), 134.

³³ José Omar Moncada Maya, “El ‘Puente del rey’ sobre el río de la Antigua, Veracruz”, en *Rutas de Nueva España*, Chantal Cramaussel, ed. (Zamora: El Colegio de Michoacán, 2006), 63.

para garantizar que mantuvieran y expandieran las actividades comerciales y la infraestructura de sus regiones. El manual para intendentes de 1718 señalaba todas las actividades comerciales e infraestructurales que estos oficiales tenían que llevar a cabo, ordenándoles revelar la ubicación de valiosos recursos naturales, expandir la agricultura dentro de sus respectivos dominios, multiplicar el número de fábricas que producían textiles y aumentar la población de caballos para las tropas. Para mejorar el acceso del gobierno a estos recursos, la corona exigió a estos funcionarios reales que buscaran la ayuda de un cartógrafo para preparar mapas con las características geográficas y topográficas importantes de la región, así como de la infraestructura. Los topógrafos incluyeron en estas representaciones cartográficas informes que documentaba la condición de los caminos y puentes de cada provincia. Además, el rey ordenó a los intendentes reemplazar o reparar estos últimos cada vez que fuera necesario. Más importante aún, el rey requirió que los administradores provinciales ensancharan los caminos y aseguraran que se evitaran obstáculos topográficos difíciles. Además de estos mandatos para mejorar los caminos, los intendentes recibieron órdenes de construir letreros que indicaran hacia dónde llevaba cada camino en los lugares donde había intersecciones. Esperando que estos mandatos emitidos por la corona facilitaran el movimiento de bienes, información y tropas, el rey expresó además la necesidad de fortalecer la seguridad a lo largo de estas rutas. Finalmente, Felipe indicó en el manual de intendentes que estas iniciativas de obras públicas deberían de completarse rápidamente a un costo accesible.³⁴ En la década de 1720, Gerónimo de Uztáriz instó al monarca a “invertir en infraestructura a ambos lados del Atlántico... alegando que la mejora agrícola, el comercio ampliado y el crecimiento de la fabricación eran inconcebibles sin tales proyectos”.³⁵

Este énfasis en mejorar la infraestructura de España para centralizar el poder también alcanzó a otros administradores gubernamentales. Después de pasar cerca de cuatro años en Cuba y México, el reformador ilustrado José del Campillo y Cossío publicó un extenso trabajo con sus métodos sugeridos para mejorar la actividad comercial dentro de las Américas, y posteriormente entre el hemisferio occidental y la península Ibérica. Publicado después de la muerte de Campillo y

³⁴ Ver *Ordenanza para el establecimiento, e instrucción de intendentes de provincias, y exércitos* (Madrid: 1718), arts. 39, 42 y 45-49.

³⁵ Paquette, *Enlightenment, Governance, and Reform*, 134.

Cossío en 1743, *El nuevo sistema de gobierno económico para la América* aboga por la liberalización y modernización del sistema comercial de España.³⁶ En este ensayo, Campillo y Cossío demuestra la importancia que los pensadores ilustrados otorgaron a la expansión del comercio a través de nuevos proyectos de obras públicas y el papel que tales mejoras podrían tener para optimizar las comunicaciones y la acumulación de datos confiables. La primera recomendación de Campillo y Cossío fue la implementación del sistema de intendencias en todo el imperio. Según el autor, los intendentes podrían desempeñar un papel fundamental en la expansión del imperio comercial de España. El intelectual español argumentó que los intendentes deberían “vigilar sobre este comercio y buscar todos los medios de extenderle”.³⁷ Para lograr este objetivo, Campillo y Cossío explicó además que todo intendente debe garantizar “la regularidad de los Correos y seguridad de caminos”,³⁸ y “para facilitar mas bien su comercio” estos gobernadores deben “hacer desmontes, caminos, puentes u otras obras específicas”.³⁹ Más específicamente, Campillo y Cossío destacó la necesidad de construir y extender caminos desde las provincias hasta la costa, lo que en su opinión aceleraría no solo el movimiento de mercancías, sino que también ayudaría a la circulación de correspondencia entre la metrópoli y la periferia, o España y las Américas.⁴⁰ Según el editor del *Nuevo sistema* “[no fueron] proyectos quiméricos e impracticables”, y que el gobierno real “ha conocido la importancia y puesto en ejecución algunas de ellos [obras]”.⁴¹ A pesar de las recomendaciones de Campillo y Cossío, este creía correctamente que los funcionarios reales en España no apoyarían su agenda para liberalizar la economía.⁴² Hasta el reinado del rey Carlos III no se normalizarían tales políticas.

Mientras que el *Nuevo sistema* de Campillo y Cossío defendía la modernización del comercio a través de una mejor infraestructura, el *Tratado legal*

³⁶ Allan J. Kuethe y Kenneth J. Andrien, *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century* (Cambridge y Nueva York: University of Cambridge Press, 2014), 137-138.

³⁷ José del Campillo y Cossío, *Nuevo sistema de gobierno económico para la América: con los males y daños que le causa el que hoy tiene de los que participa copiosamente España, y remedios universales para que la primera tenga considerable ventajas y la segunda mayores* (Madrid: Imprenta de Benito Cano, 1789), 221.

³⁸ *Ibid.*, 243.

³⁹ *Ibid.*, 229.

⁴⁰ *Ibid.*, 240.

⁴¹ *Ibid.*, 7.

⁴² Kuethe y Andrien, *The Spanish Atlantic World*, 138.

y *político de caminos públicos y posadas* de 1755, de Tomás Manuel Fernández de Mesa, afirmaba explícitamente que los caminos desempeñaban un papel integral en el desarrollo, o más bien en la modernización del imperio español.⁴³ Según José I. Uriol Salcedo, el examen de Mesa de las vías españolas probablemente constituye el primer análisis ilustrado sobre este tema.⁴⁴

Para apoyar su argumento sobre la importancia de los caminos para el imperio, Mesa comienza su ensayo con un examen histórico de las redes de transporte y su papel en la expansión territorial de Roma.⁴⁵ Su tratado legal enfatiza aún más la necesidad de construir caminos que resistieran el paso del tiempo, y Mesa nuevamente cita a los romanos afirmando que “un camino fuerte, como deberían ser todos, es capaz de durar millares de años; y así nos lo enseña la experiencia en muchos de los Romanos, [porque] todavía permanecen después de 15 o 19 siglos sin cuidado de mantenerlos: pero los nuestros [caminos] a cada medio año es menester renovarlos”.⁴⁶ Gabriel Paquette muestra que, durante el siglo XVIII, los intelectuales españoles “estaban obsesionados con el lugar de su nación en los anales del imperio”, por lo que la conexión de Mesa con Roma ilustra este sentimiento.⁴⁷ Mesa también destaca la importancia histórica de los sistemas de intercambio terrestres en la antigua China, Japón y Perú. Sostuvo que todos estos países dependían de caminos duraderos y confiables para sus imperios.⁴⁸ Además, Mesa sostuvo que España debía construir caminos lineales rectos en todo el país. En su opinión, las rutas de transporte poco fiables de España condujeron a numerosos desvíos, lo que contribuyó a una pérdida de tiempo, un aumento en el costo para mover el comercio y una comunicación lenta. Para apoyar su argumento, el pensador ilustrado proporcionó una tabla que mostraba cuántas leguas de caminos rectos componían cada ruta desde Madrid, la capital de España, hasta las capitales provinciales y los puertos. Su gráfica ilustra que casi la mitad de vías en España no eran rectas, lo que en su opinión era

⁴³ Tomás Manuel Fernández de Mesa, *Tratado legal y político de caminos públicos, y posadas. Dividido en dos partes. La una, en que se habla de los caminos; y la otro, de las posadas: y como anexo a ellas, de las postas* (Valencia: 1755).

⁴⁴ José I. Uriol Salcedo, *Historia de los caminos de España, hasta el siglo XIX*, vol. 1 (Madrid: Colegio de Caminos, Canales, y Puertos, 1990), 240.

⁴⁵ Mesa, *Tratado legal y político*, 16-19.

⁴⁶ *Ibid.*, 9.

⁴⁷ Paquette, *Enlightenment, Governance, and Reform*, 96.

⁴⁸ *Ibid.*, 21-23.

una de las principales causas de estos retrasos considerables.⁴⁹ No obstante, continuó expresando su creencia de que estas vías lineales servirían para ahorrar tiempo, tal vez reduciendo los tiempos de viaje hasta 50 por ciento. Además de estos argumentos, Mesa creía que el estado debería financiar la construcción y el mantenimiento del Camino Real y sus rutas radiales. Sin embargo, los municipios locales deberían cubrir los gastos de otros caminos que emanaban de estas vías radiales, ya que se beneficiarían más de ellas.⁵⁰

Cuando Mesa recibió permiso para publicar su extenso análisis sobre la importancia histórica y contemporánea de los caminos a España, Fernando VI (1746-1759) emitió un decreto para que Bernardo Ward realizara investigaciones sobre actividades comerciales en toda Europa y cómo España podría aplicar estos métodos para mejorar su comercio. De ascendencia irlandesa, Ward se hizo conocido por su perspicacia política y su conocimiento de los idiomas europeos, y recibió de manera póstuma el título de Ministro de la Real Junta de Comercio y Moneda. En 1750, Ward comenzó su viaje por Europa y regresó a España cuatro años después. Ward escribió sus hallazgos y conclusiones en 1760, y finalmente publicó su trabajo titulado *Proyecto económico* en 1762.⁵¹ Influenciado por las sugerencias de Campillo y Cossío de 1743 para mejorar las condiciones económicas de las actividades comerciales del imperio, el *Proyecto económico* de Ward también abordaba la necesidad de mejorar el comercio y, por lo tanto, la falta de redes de comunicaciones en España.⁵² Al igual que Campillo y Cossío, Ward argumentó que para mejorar y expandir verdaderamente el mercado español, el gobierno debe mejorar su infraestructura. Si una región careciera de “ríos y canales navegables”, el estado debería construir buenos caminos para superar esta deficiencia. Ward sostuvo que seis caminos principales deberían emanar desde Madrid a importantes capitales provinciales, así como también a los puertos de España. En la opinión de Ward, estos caminos debían emular a los franceses y el gobierno debe desarrollar “reglas

⁴⁹ Mesa, *Tratado legal y político*, 185. Una legua equivale a aproximadamente 5.572 kilómetros, o 3.46 millas. Para un examen del contexto histórico de las leguas ver Roland Chardon, “The Elusive Spanish League: A Problem of Measurement in Sixteenth-Century New Spain,” *The Hispanic American Historical Review* 60, n° 2 (Mayo 1980): 294-302.

⁵⁰ Bel, “Infrastructure and Nation Building,” 691.

⁵¹ Bernardo Ward, *Proyecto económico, en que se proponen varias providencias, dirigidas a promover los intereses de España, con los medios y fondos necesarios para su plantificación*, 2da ed. (Madrid: Joachin Ibarra, Impresor de Cámara de S. M., 1779). Germá Bel destaca el período de tiempo en el que Ward escribió y publicó su manuscrito. Ver Bel, “Infrastructure and Nation Building”, 691.

⁵² Una comparación entre el *Nuevo sistema* de Campillo y Cossío y la segunda sección del trabajo de Ward muestra que el irlandés copió e incluyó libremente la obra anterior.

y métodos para hacer carreteras buenas, sólidas, rectas y hermosas”.⁵³ Sostuvo que los caminos pobres no solo limitaban la actividad comercial, sino que la ausencia de rutas eficientes obstaculizaba la “comunicación entre las provincias del interior y con el mar”. El irlandés sostuvo que la falta de rutas de transporte confiables hacia las ciudades portuarias de España limitaba la expansión comercial. Al mejorar los sistemas de intercambio terrestres de España, Ward creía correctamente que tales mejoras acelerarían la facilitación de bienes. Además de esta afirmación, aseguró que “la libre circulación del comercio interior... [necesitaba] seguridad de caminos, [y] la regularidad de mensajerías para el transporte de mercancías de un pueblo a otra”. Para construir muchas de estas nuevas vías en todo el país, Ward sugirió que la corona utilizara indigentes y vagabundos como mano de obra.⁵⁴ Estos pensadores ilustrados contribuyeron a una modesta expansión de la infraestructura patrocinada por el estado en España. En 1720, existían aproximadamente 1019 leguas de caminos, y este número fue ampliado en casi 500 leguas para el momento de la publicación de Ward.⁵⁵

Aunque el trabajo de Ward no se publicó hasta después de su muerte, el *Proyecto económico* del irlandés probablemente circulaba entre los ministros iluminados de Carlos III. El conde de Floridablanca, quien se desempeñó como Ministro de Estado (1777-1792), evocó el sentimiento de Ward sobre la importancia de las redes de transporte confiables en España. Floridablanca creía que los proyectos de obras públicas tenían un papel central en el desarrollo de un estado.⁵⁶ El ministro Floridablanca incluso declaró que “es absolutamente necesaria la construcción de caminos y canales, [porque] son como las venas y arterias de circulación del cuerpo del Estado”. Además, creía que sin la capacidad de hacer circular la información de manera eficiente, el gobierno no podría “subsistir”.⁵⁷ Para ilustrar aún más la importancia que los intelectuales ilustrados dieron a los caminos, en 1775 Josef Matías publicó su *Itinerario Español, o guía de caminos*, que documentaba las vías no solo en España, sino también las rutas que conectaban Madrid con otras ciudades europeas, como Lisboa, París y Roma.⁵⁸ Matías separó el *Itinerario Español* en dos

⁵³ Ward, *Proyecto económico*, 43, 55.

⁵⁴ *Ibid.*, 94 y 194.

⁵⁵ Uriol Salcedo, *Historia de los caminos de España*, 275.

⁵⁶ *Ibid.*, 306.

⁵⁷ Floridablanca citado en Uriol Salcedo, *Historia de los caminos de España, hasta el siglo XIX*, 255.

⁵⁸ Josef Matías, *Itinerario Español, o guía de caminos, para ir desde Madrid a todas las ciudades y*

columnas distintas para sus lectores. La primera columna denotaba las rutas principales que conducían el transporte sobre ruedas y a caballo que irradiaban desde Madrid a otras ciudades importantes. En contraste, la segunda columna señalaba las vías secundarias más pequeñas que se conectaban con las principales. Cada columna detallaba la cantidad de leguas entre cada ciudad y pueblo, así como los cruces de ríos y peajes para cruzar puentes. Según Matías, en esta tercera edición de su trabajo había intentado superar las deficiencias encontradas en las dos ediciones anteriores. Tomando sugerencias de sus lectores, Matías introdujo caminos y rutas adicionales omitidas en su investigación previa. Además de incluir estas rutas previamente pasadas por alto, Matías agregó información sobre lugares donde los arrieros y los viajeros podían encontrar agua y alojamiento. Estos esfuerzos del autor demuestran la importancia que el rey y sus administradores le dieron a la comprensión de los caminos que cruzaban España. Al indicar dónde los viajeros podían descansar y refrescarse en las rutas de España, el trabajo de Matías, en teoría, podría contribuir a acelerar el comercio y la comunicación. En resumen, el *Itinerario Español* de Matías documentaba las rutas centrales que emanaban de Madrid, ilustrando así la conexión y el control de la capital sobre las regiones periféricas del país.

La periferia: la carretera de Huamalíes y la frontera amazónica del Perú, 1785-1786

Los intelectuales españoles ilustrados consideraban que la construcción de caminos era un aspecto importante para extender la influencia del imperio español. Estos escritos impactaron a funcionarios reales, comerciantes e incluso al clero que residía en Perú. La influencia de las reformas de José del Campillo y Cossío y Bernardo Ward aparece también en los escritos del comerciante limeño Juan Bezares. Originario de La Rioja, España, Bezares había acumulado casi 30 000 pesos a través de sus actividades comerciales. En 1787, Bezares propuso al virrey Teodoro de Croix (1784-1790) la construcción de una nueva carretera desde Tantomayo a Chicoplaya y desde Chicoplaya a la Pampa de Sacramento en Huamalíes, un partido (distrito

villas más principales de España. Y para ir de unas ciudades a otra; y a algunas cortes de Europa, 3ra ed. (Madrid: Imprenta de Miguel Escribano, 1775).

de una provincia) ubicado en la intendencia de Tarma.⁵⁹ Los funcionarios que informaron sobre esta región del Perú generalmente se refieren a ella como la montaña (selva). Sin embargo, este nombre resulta engañoso a primera vista, ya que la selva y los valles fluviales componen esta parte oriental del Perú. El área no posee las características topográficas tradicionales de las tierras altas hasta que se acerca a la cordillera de los Andes en el sur. La latitud de esta provincia significaba que se producían temperaturas promedio de 32° C o más, y la humedad regularmente rondaba el 90 por ciento. A pesar de la naturaleza inhóspita de la montaña, los franciscanos de Santa Rosa de Ocopa mantuvieron misiones en este territorio. Esta región también sirvió como escenario para el levantamiento de Juan Santos Atahualpa en 1742.⁶⁰

En su solicitud e informe sobre la región al virrey Croix, Bezares señaló que había residido en Huamalíes durante casi tres años trabajando en el negocio de la quinina. Durante su tiempo en el partido, Bezares viajó a numerosas aldeas indígenas. Argumentó que a pesar de la inversión monetaria de la monarquía para enviar tropas a la frontera y de los esfuerzos de Iglesia para convertir a los indios, en más de doscientos años “ni la religión ni el estado han logrado mucho” para incorporar a los nativos al estado. En opinión del comerciante, los indios “vivían sumergidos en su antigua miseria y barbarie”. Sin embargo, su nuevo camino “plano” y “ancho” contribuiría a “facilitar el tráfico [de los viajeros]..., comercio” y la “unión pacífica con esos individuos, digo indios”. La nueva ruta conectaría estas aldeas indígenas en toda el área y crearía nuevos tributarios que ayudarían a llenar los cofres de la corona. Las ideas de Bezares reflejan el pensamiento ilustrado de este período a

⁵⁹ Isabel Povea Moreno examina el nuevo camino sugerido por Juan Bezares en su artículo “Juan Bezares y la apertura de un camino en la montaña real: defensores y opositores. Estudios de un proyecto económico de finales de la centuria dieciochesca”, *Temas Americanistas* n° 22 (2009): 54-77. A pesar de la falta de riquezas minerales en la región, el análisis de Povea muestra que los españoles deseaban controlar esta área. La autora también destaca los problemas que Bezares experimentó con varios agentes coloniales, como prelados y otros funcionarios. El proyecto de Bezares, sin embargo, ofrece un ejemplo de una vía construida por un inversionista privado en contraposición a un proyecto de obras públicas patrocinado por la corona que examino en la sección siguiente. Además, Povea Moreno solo aborda cómo los escritos de Bezares reflejan la mentalidad reformista de Ward. Por el contrario, mostraré que todas las partes involucradas hicieron eco de este sentimiento.

⁶⁰ Cameron D. Jones, *In Service of Two Masters: The Missionaries of Ocopa, Indigenous Resistance, and Spanish Governance in Bourbon Peru* (Stanford y Oceanside: Stanford University Press y The Academy of American Franciscan History, 2018), 21. Para obtener más información sobre la rebelión de Juan Santos Atahualpa, consultar el segundo capítulo de Jones, “Rebellion, Religion, and Reform”, 55-87.

través de un sentimiento que creía con seguridad que el nuevo camino contribuiría a integrar y civilizar a los habitantes nativos. Evocando aún más la ideología de Campillo y Cossío y Ward, Bezares argumentó que la pobre infraestructura de la región condujo a una comunicación limitada y obstaculizó la explotación comercial de numerosos recursos naturales, como “cacao, quinina, vainilla, resina, fragancias, resinas medicinales, caña de azúcar [y] coca”. Destacó que el área de Huamalíes ofrecía “la mejor madera, como la caoba, el cedro, el pino, y otras especies infinitas”. Por lo tanto, Bezares sugirió que él mismo pagaría por la construcción de un nuevo camino al partido desde Tantomayo a Chicoplaya y desde este a la Pampa de Sacramento para acceder adecuadamente a los materiales necesarios para el bien del estado. Según Bezares, Francia había implementado un plan similar para construir caminos en Canadá, proporcionando así a aquel gobierno el acceso a 38 millones de pesos al año. Bezares declaró que su nuevo proyecto contribuiría en última instancia a aumentar la “riqueza del estado”. A cambio, el comerciante de Lima solicitó recibir el título de gobernador sobre los habitantes indios de esta área, a quienes pagaría un salario diario para que ayudaran a construir el camino. Además de esta apelación, Bezares necesitaba que los subdelegados del área apoyaran su esfuerzo, por lo que el virrey debía ordenarles que no interfirieran con la construcción de la vía. También quería garantías de que los comerciantes que vinieran a la región a comprar los productos agrícolas de los nativos pagaran un precio justo por estos. Finalmente, lo que realmente quería Bezares era el reconocimiento por sus logros después de completar este proyecto.⁶¹ El argumento de Bezares para construir un camino refleja el sentimiento de los reformadores ilustrados para expandir la diversidad comercial del imperio y abrir nuevas regiones para mejorar el comercio.

La oposición al proyecto surgió inmediatamente por parte de una fuente inesperada—los franciscanos que operaban la misión de Santa Rosa de Ocopa en la región. El 22 de octubre de 1787, fray Manuel Sobreviela recibió noticias del proyecto de Bezares. Durante más de cuatro meses, Sobreviela examinó el mapa de Bezares y su propuesta de construir el camino en Huamalíes.⁶² El franciscano concluyó que esta nueva ruta parecía satisfacer el deseo del gobierno de mejorar la

⁶¹ Memorial de Juan Bezares, setiembre 28, 1787, Archivo General de los Indias (en adelante AGI), Lima 687, n° 63, 1788, f1-f8. <http://pares.mcu.es>.

⁶² El mapa de Bezares no acompaña este documento.

comunicación y expandir los lazos comerciales para “unir y civilizar” a los indios en la región, pero declaró que el proyecto de Bezares era “inútil” e “imposible”.⁶³ Como “un aficionado de geografía”, fray Manuel se consideraba un experto en lo referido a la montaña. Tras viajar e inspeccionar la intendencia por orden de sus superiores, Sobreviela indicó en su informe que en la ruta desde Chicoplaya hasta la Pampa de Sacramento, el número de indios que residían era menor de lo que documentaba Bezares. El prelado argumentó que Bezares no “tiene el debido conocimiento de la Montaña de Huamalíes”, y los números que el comerciante informó eran “imaginarios”. El fraile también señaló que el camino de Bezares necesitaría que las poblaciones indígenas que identificó en su informe fueran reducidas, por lo que Sobreviela cuestionó por qué los indios querrían abandonar sus hogares para trasladarse a otro lugar. Sobreviela concluyó que Bezares cometió “muchos errores graves” en su informe y mapa. Señalando la representación cartográfica del territorio por parte de Bezares, Sobreviela sostuvo que el comerciante ubicó erróneamente varias aldeas a lo largo del río Huánuco y remarcó que había duplicado la distancia del pueblo Sion al pueblo Valle. De igual manera, del Valle a Pajatén nuevamente sobreestimó el número de leguas entre estos dos pueblos. Además de estos errores, Bezares identificó erróneamente la Pampa de Sacramento, colocando esta región en el norte y no al este del pueblo de Guaylillas. Otros problemas continuaron surgiendo en la opinión de Sobreviela. El comerciante de Lima había colocado la ciudad de Huánuco al oeste y paralela a Guaylillas, y no al sur. Fray Manuel declaró, “[e]stoy lleno de asombro al presenciar el coraje de estos hombres que tienen la intención de engañar al virrey más excelente”.⁶⁴ Esta declaración probablemente refleja una sensación de que Bezares podría usar su proyecto para aumentar su riqueza personal y no para el beneficio de estado o la iglesia.

Si estos problemas no convencieron tanto al intendente de Tarma, Juan María Gálvez (1784-1793), y al virrey Croix sobre las malas intenciones de Bezares, Sobreviela señaló que construir un camino hacia la región resultaría peligroso. Numerosos obstáculos y peligros topográficos se presentaban como limitantes para el éxito de la construcción de del camino. La vegetación de la región representaba una

⁶³ Fray Manuel Sobreviela al intendente Juan María Gálvez, abril 16, 1788, AGI, Lima 687, n° 63, 1788, f8r-f9r. <http://pares.mcu.es>.

⁶⁴ Sobreviela a Gálvez, mayo 11, 1788, AGI, Lima 687, n° 63, 1788, f9r-f19r. <http://pares.mcu.es>.

amenaza; según Sobreviela, “grandes árboles gruesos” y “lianas espinosas” hacían que la región de la selva fuera impenetrable. Amenazas adicionales aparecieron en forma de “profundos barrancos y laderas empinadas” que cortaban los ríos.⁶⁵ Las vías fluviales plantearon un riesgo adicional entre noviembre a marzo, cuando llega la temporada de lluvias. Durante este período, la región recibió anualmente más de cien pulgadas de lluvia.⁶⁶ Esta lluvia conducía al aumento del caudal del río y los arroyos repentinamente se convertían también en furiosas vías fluviales. Los pantanos conformaban partes de las llanuras, donde existía la amenaza de “osos formidables, tigres traicioneros (probablemente jaguares), serpientes y víboras” y “avispas y mosquitos”. Después de salir la selva hacia los Andes, la cordillera también presentaba otro obstáculo para la construcción. Los empinados ángulos perpendiculares de los Andes representaban un “peligro” significativo para los viajeros, al igual que las laderas de las montañas y los precipicios. Sobreviela luego preguntó, en el caso que los indios construyesen el camino, ¿por qué se mudarían a esta región inhóspita en lugar de permanecer en sus “hermosas llanuras?” A parte de la supuesta preocupación del fraile por la falta de conocimiento geográfico y topográfico de Huamalíes por parte de Bezares, el problema central de Sobreviela era que el proyecto del comerciante afectaba la jurisdicción de Santa Rosa de Ocopa. Finalmente, Sobreviela declaró que “el terreno de la montaña, así como los indios están a nuestro cargo”.⁶⁷

Aunque fray Manuel no apoyó el nuevo camino de Bezares, numerosos funcionarios del gobierno suscribieron de inmediato la propuesta del comerciante de Lima. A principios de octubre de 1787, el fiscal Varea escribió que el proyecto de infraestructura “parece útil y ventajoso para el estado” y creía que más gente debería apoyar el esfuerzo de Bezares. El fiscal indicó que el plan del comerciante era “digno de protegerse y fomentarse conforme a las leyes y repetidas órdenes de su majestad”. Por lo tanto, Varea respaldó el envío del memorial de Bezares al intendente de Tarma para que este oficial examinara la propuesta y se comunicara con los subdelegados a cargo de los partidos por los que cruzaría el camino.⁶⁸ Después de recibir el informe de Sobreviela, el intendente Gálvez respaldó el plan de desarrollo de Bezares para

⁶⁵ *Ibid.*, f15r-f16.

⁶⁶ Jones, *In Service of Two Masters*, 21.

⁶⁷ Sobreviela a Gálvez, mayo 11, 1788, AGI, Lima 687, n° 63, 1788, f16-f20. <http://pares.mcu.es>.

⁶⁸ El fiscal Varea al virrey Teodoro de Croix, octubre 6, 1788, AGI, Lima 687, n° 63, 1788, f8. <http://pares.mcu.es>.

la región. Gálvez afirmó que el “proyecto celebrado... para la comunicación y el comercio con los pueblos” se encontraba alineado con las “ideas del soberano”. El intendente “juzgó el proyecto no solo loable, sino digno de la mayor protección y ayuda para su logro”. Al igual que Bezares, el intendente señaló el éxito de Francia en cuanto a esfuerzos similares en Canadá. El apoyo del intendente Gálvez al camino de Bezares probablemente también surgió de su necesidad de cumplir con sus deberes según lo dispuesto por los artículos 59 y 60 de las ordenanzas dirigidas a los intendentes en 1782.⁶⁹ Sin embargo, el proyecto también obtuvo el apoyo del virrey Croix. Escribiendo a Antonio Valdés, Secretario de Estado y Despacho de las Indias, el virrey Croix señaló las numerosas ventajas del camino. Debido a la mala calidad de la infraestructura existente, los comerciantes no podían acceder ni transportar bienes hacia y desde la región. Además, el plan de infraestructura de Bezares presentó la oportunidad para que los prelados de Santa Rosa de Ocopa convirtieran a la población nativa, en lugar de hacerlo a través de las armas.⁷⁰ Antes de su nombramiento como virrey del Perú en 1784, Croix había servido como “comandante de las Provincias del Interior de la Nueva España en la región fronteriza del norte de México”.⁷¹ Esta experiencia en su posición anterior probablemente contribuyó a la decisión del virrey de abrir la frontera a través de los caminos y la mejora en la actividad comercial. No obstante, la carta de Croix a Valdés indica además que consideraba los caminos como una herramienta para civilizar a los indígenas, algo similar a las ideas de Campillo y Cossío en su *Proyecto económico*. La memoria del virrey Croix respalda aún más esta idea de los caminos como un medio para civilizar y también como un conducto de comunicación.⁷² Croix creía que abrir y establecer un comercio regular entre los comerciantes de Lima y los indios de Huamalíes podría contribuir a sacar a los nativos de su “atraso” percibido. El virrey también consideró

⁶⁹ Juan María Gálvez al virrey Teodoro de Croix, mayo 10, 1788, AGI, Lima 687, n° 63, 1788, f25-f28r. <http://pares.mcu.es>. Ver *Real ordenanza para el establecimiento é instrucción de intendentes de ejército y provincial en el virreinato de Buenos-Aires: años de 1782* (Madrid: Imprenta Real, 1783). El artículo 59 de las ordenanzas de los intendentes requiere que los gobernadores amplíen las actividades comerciales en sus provincias, mientras que el artículo 60 exige una expansión de la infraestructura para ayudar a facilitar el movimiento de mercancías y correspondencia.

⁷⁰ El virrey Teodoro de Croix al secretario de Estado y despacho de Indias, Antonio Valdés, febrero 5, 1789, AGI, Lima 687, n° 63, 1788, f1-f5. <http://pares.mcu.es>.

⁷¹ Jones, *In Service of Two Masters*, 155.

⁷² Manuel Atanasio Fuentes, ed., *Memorias de los vireyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje Español*, t. 5, Don Teodoro de Croix. (Lima: Librería Central de Felipe Bailly, 1859), 60.

que tal vía ayudaría a extender y reafirmar la jurisdicción del estado sobre esta región periférica del virreinato.⁷³ Con toda probabilidad, el hecho de que Bezares quisiera construir el camino a sus expensas significaba que el virrey no necesitaba usar las arcas de la corona para cubrir los costos de construcción del camino de Huamalíes.

A pesar de que el informe de Sobreviela contradecía a Bezares en varios puntos, los fiscales en Lima creían que el apoyo del intendente Gálvez al camino del comerciante resultaría más importante que las preocupaciones del fraile. Tal conclusión llevó a los fiscales a notar que el estado “nada se arriesga en que se ponga desde luego en planta [este plan]”.⁷⁴ En 15 de setiembre de 1788, el gobierno emitió real acuerdo para que Bezares procediera con la construcción de su camino propuesto y “para descubrir y poblar [este] territorio” o, en otras palabras, establecer el control de la región.⁷⁵ El 8 de octubre de 1788, Croix emitió otro acuerdo nombrando a Bezares justicia mayor de Chavín de Parí por dos años sin salario. Bezares estaba obligado recaudar el tributo indígena de la región, proporcionar un informe mensual al gobierno en Lima y seguir las regulaciones necesarias de su posición. El comerciante recibió la responsabilidad de la “educación y civilización de aquellos indios, reparos del camino, formación de puentes, fomento del comercio y erección de pueblos por el camino”.⁷⁶ Estos requisitos que Bezares debía cumplir indican el deseo del gobierno por apoyarse en la infraestructura para desarrollar el asentamiento de una población estable en esta región periférica del Perú.

El 11 de noviembre de 1788, Croix emitió un acuerdo final que incluía catorce puntos que el nuevo alcalde de justicia debía seguir. Estas regulaciones proporcionan información valiosa sobre cómo el estado esperaba demarcar y controlar la periferia. Al aceptar su posición, Bezares debía facilitar al intendente Gálvez información

⁷³ El virrey Teodoro de Croix al secretario de Estado y Despacho de Indias Antonio Valdés, febrero 5, 1789, AGI, Lima 687, n° 63, 1788, f1-f5. <http://pares.mcu.es>. Los límites y la reafirmación de la jurisdicción se convirtieron en una parte integral de las reformas borbónicas. Por ejemplo, en 1777, España y Portugal habían firmado recientemente el Tratado de San Ildefonso, que estableció el límite en una región disputada entre el Virreinato del Perú y Brasil. Para asegurar los límites de esta frontera, el rey envió a Francisco Requena y Herrera, un ingeniero militar, a demarcar el área. Más tarde se convirtió en el gobernador de Maynas, o el área debatida entre los dos países. Ver Jones, *In Service of Two Masters*, 178-185.

⁷⁴ Fiscal, agosto 18, 1788, AGI, Lima 687, n° 63, 1788, f28r. <http://pares.mcu.es>.

⁷⁵ Real Acuerdo, setiembre 15, 1788, AGI, Lima 687, n° 63, 1788, f30. <http://pares.mcu.es>.

⁷⁶ Fuentes, ed., *Memorias de los virreyes*, t. 6, Don Francisco Gil de Taboada y Lemos, 163, 166.

importante que incluía la demarcación precisa del territorio por donde planeaba construir el camino y los nombres de los lugares circundantes por donde pasaría el proyecto vial. Adicionalmente a esta orden, Croix solicitó a Bezares que documentara meticulosamente su progreso en la construcción del camino y que proporcionara informes periódicos con detalles sobre los avances y posibles retrocesos. Además de estas obligaciones, el virrey requería que el comerciante elaborara listas precisas sobre la población indígena y de castas en las aldeas que rodeaban el área. Además de esta condición, el virrey ordenó a Bezares detallar cuántos infieles residían en el territorio para que estos fueran reducidos. El virrey Croix deseaba una lista completa de todos los recursos naturales disponibles. Para afianzar firmemente la posición española en la región, el virrey instruyó a Bezares a encontrar las mejores posiciones para la construcción de fortalezas y sitios para la reducción de las poblaciones indígenas. Estas órdenes indican lo que el gobierno central consideró importante para establecer e integrar esta parte del Perú.⁷⁷ De esta manera, el camino de Bezares serviría como un conducto para construir formas adicionales de infraestructura, como fortificaciones y nuevas aldeas para civilizar la región.

El 21 de abril de 1791, *El Mercurio Peruano* publicó un artículo sobre el nuevo camino de Huamalíes. El diario ilustrado elogió a Bezares por la dedicación que mostró a su país. Después de pasar tres años viviendo una “vida de bárbaro entre indios”, Bezares deseaba incorporar Chicoplaya a la vasta área donde ejecutaba su proyecto, tomando “herramientas... [y] un sacerdote” a dicho poblado. Los nativos de Chicoplaya huyeron horrorizados al ver a Bezares y su mula, ya que los indios creían que el comerciante y su animal de carga eran un “monstruo”.⁷⁸ Después de establecerse en Chicoplaya, Bezares erigió una capilla. El comerciante finalmente decidió que quería crear acceso a los valiosos recursos naturales de la región. Finalmente, el 25 de abril de 1789, Bezares comenzó a construir su camino en el pueblo de Urpis. Desde Urpis, Bezares tenía “solo” cien hombres a su cargo que trabajan en la construcción del camino hacia la selva y los Andes. En la opinión del *Mercu-*

⁷⁷ Auto del Real Acuerdo, September 15, 1788, AGI, Lima 687, no. 63, 1788, f34r-f36r. <http://pares.mcu.es>.

⁷⁸ Sobreviela refutó esta afirmación de que los indios nunca habían visto mulas o caballos antes de la llegada de Bezares. El fraile basó su argumento en el hecho de que los misioneros tenían presencia en la región y condujeron varias expediciones por toda la provincia. Ver Sobreviela a Gálvez, mayo 11, 1788, AGI, Lima 687, n° 63, 1788, f13r-f14. <http://pares.mcu.es>.

rio Peruano, la hazaña de Bezares surgió de su fuerte voluntad y deseo de servir al soberano. El periódico evocó el sentimiento ilustrado de que la infraestructura y el hombre sirvieron como conductos de una fuerza civilizadora. Según el autor, Bezares “abrió canteras, rompió colinas de piedra viva, [y] cortó montañas”. Además de construir el camino, el comerciante construyó al menos tres puentes, un tambo y estableció varias chacras de comestibles. Tales ejemplos de infraestructura muestran que los españoles esperaban establecer una presencia más firme en la región de Huamalíes, todo lo cual “promete un aumento prodigioso para beneficiar a los nuevos colonos”. En “solo” diez meses, Bezares y su equipo lograron lo que Sobreviela haber considerado imposible.⁷⁹ El 18 de febrero de 1790, Bezares informó al virrey que había completado su proyecto a un costo total de 3 648 pesos y 2 reales. Bezares construyó once leguas de camino nuevo, pero su trabajo finalmente se extendió a veintinueve leguas, que incluyeron la reparación e incorporación de partes de la ruta ya existente.⁸⁰ Quien fuera su detractor, fray Manuel Sobreviela, realizó un examen del proyecto y de las obras públicas recientemente completadas e informó positivamente sobre la calidad de este nuevo camino al virrey.⁸¹

A pesar de ganarse la confianza de Sobreviela, Bezares encontró otras dificultades con las élites provinciales, los funcionarios y los franciscanos. Después de completar su primer proyecto, Bezares buscó expandir la infraestructura de su región según lo estipulado en los artículos que recibió del virrey Croix. Estos proyectos incluían el establecimiento del nuevo pueblo de Chapacro y la construcción de una capilla allí. En 1790, el virrey Francisco Gil de Taboada y Lemos (1790-1796) llamó a Bezares a Lima debido a las quejas recibidas de parte del subdelegado de Huamalíes, José de Vidurrezaga, y del hacendado Juan de Echavarría, quienes acusaban a Bezares de haber cometido “abusos y excesos”. Gil no explica por qué estos dos individuos protestaron contra él, pero el virrey señaló que el comerciante había adquirido “vicios notables”. Si bien no está claro a qué “abuso y excesos” y “vicios” se refieren, uno podría suponer que tal vez Bezares aprovechó su posición de poder explotando o abusando de los trabajadores. Otra explicación probable es que

⁷⁹ N° 32, abril 21, 1791, en *El Mercurio Peruano: Edición Facsimilar*, vol. 1 (Lima: Biblioteca Nacional del Perú, 1964), 290-297.

⁸⁰ Fuentes, ed., *Memorias de los vireyes*, vol. 6, Gil de Taboada, 165.

⁸¹ Povea Moreno, “Juan Bezares y la apertura de un camino”, 72.

estas quejas del hacendado y el subdelegado indicaran que Bezares infringió su jurisdicción. Existe la posibilidad adicional de que Bezares explotara monetariamente los recursos naturales de la región para su propio beneficio, ya que el negocio del comerciante dependía de la quinina. En cualquier caso, las quejas resultaron lo suficientemente serias como para que el virrey reclamara la presencia del comerciante en Lima. Además de estos problemas, el deseo de Bezares de ampliar aún más la infraestructura en su jurisdicción recibió críticas de otro fraile franciscano, Pedro González Agüero. En la década de 1780, González había regresado a Madrid, donde se enteró del trabajo de Bezares y la crítica de Sobreviela enviada al rey. Haciendo eco del sentimiento de Sobreviela, González consideró que los proyectos de Bezares eran “inútiles”. González argumentó que entre 1644 y 1767, los misioneros franciscanos habían hecho varias empresas en la región. Según el fraile, las cuentas del comerciante “contradecían” los informes proporcionados por los franciscanos. A pesar de estas condenas, Bezares se defendió con éxito contra los cargos. Como resultado, el virrey Gil creía que Bezares, “digno de la Real protección, por el de su infatigable cuidado con que ha expedido la obra encargada, se constituye autor de un proyecto... útil para el Rey y para el Estado”.⁸²

Mejorando el Camino Real entre Lima y Cusco, 1799-1809

Desde la creación del sistema de intendencias, varios virreyes y gobernadores intentaron mejorar el Camino Real en el virreinato. En 1785, el intendente de Tarma, Juan María Gálvez, argumentó con éxito y obtuvo el apoyo de la élite social de la región para construir un nuevo puente. Fernando de Saavedra (1784-1793), el gobernador de Trujillo, también supervisó la finalización de un puente cerca de Jequetepeque, en el partido de Lambayeque, que a su vez facilitó la circulación de información entre Quito y la capital virreinal de Lima. Algunas reparaciones al camino entre el centro minero de Potosí, Cusco y Lima tuvieron lugar en 1790 bajo la autoridad del intendente de Cusco, Josef de la Portilla (1788-1791). El virrey Ambrosio O’Higgins, marqués de Osorno (1796-1800), supervisó la finalización de la nueva vía des-

⁸² Fuentes, ed., *Memorias de los vireyes*, vol. 6, Gil de Taboada, 167-168.

de el puerto del Callao hasta Lima.⁸³ Este último camino cumplió la sugerencia de Campillo y Cossío y Ward para mejorar los caminos hacia importantes ciudades portuarias. Sin embargo, el gobierno virreinal puso énfasis en el Camino Real entre Lima y Cusco, que constituía una de las vías más importantes de las Américas debido al transporte de plata desde Potosí y el de azogue de Huancavelica. A lo largo de esta ruta central se encontraban la ciudad de Huamanga, la capital de la provincia del mismo nombre y que desempeñó un papel integral en la centralización y el mantenimiento de la autoridad española en toda la región. Para mejorar la circulación de información y movimiento de mercancías en todo el virreinato del Perú, los oficiales coloniales reconocieron la necesidad de mejorar la infraestructura entre Cusco, Huamanga, Huancavelica y Lima. Después de la implementación del sistema de intendencias, los administradores reales, con una mentalidad reformista, buscaron expandir y mejorar esta ruta.⁸⁴

Poco después de recibir su nombramiento como intendente de Huamanga, Demetrio O'Higgins (1800-1813) escribió el 16 de mayo de 1800 a su tío, el virrey Marqués de Osorno. O'Higgins se quejó de los sistemas de transporte terrestre entre la ciudad de Huamanga y el pueblo de Huanta. El intendente declaró que era “un clamor universal” del servicio postal regional, de los comerciantes que transportaban bienes y materiales, y de otras personas que viajaban por toda la provincia que se quejaban de la “escabrosidad y peligros del camino”. El intendente indicó que él había trabajado diligentemente alistando la ayuda de los indios de Huamanga para hacer las mejoras necesarias en esta parte del Camino Real. O'Higgins enfatizó que había nivelado este importante tramo del camino y que estos esfuerzos contribuyeron a la mejora de la seguridad para que cualquier viajero pudiera “[pasar] ligero y rodar un coche sin tropiezo o peligro”. A pesar de esta mejora en el Camino Real, el intendente O'Higgins indicó que las quejas de estas personas provenían del temor a los numerosos acantilados y precipicios, lo cual contribuyó a cruces difíciles que conllevaron “riesgos” y “dificultades” significativas. Estos riesgos y dificultades probablemente se referían a un puente colgante, por lo que el intendente sugirió la construcción de un nuevo puente de piedra moderno para superar estos obstáculos

⁸³ Fisher, *Government and Society in Colonial Peru*, 147-160.

⁸⁴ Núria Sala i Vila, *Selva y andes: Ayacucho (1780-1929) Historia de una región de la encrucijada* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas Instituto de Historia, 2001), 22-23.

geográficos. O'Higgins además creía que esta nueva pieza de infraestructura mejoraría la seguridad de las personas y de sus animales de carga. El intendente O'Higgins declaró que solicitaría contribuciones a los hacendados y vecinos de Huamanga, así como a los pueblos indígenas que componían la provincia. También sugirió un impuesto sobre los comerciantes y su carga, ya que “se acostumbra en otros puentes del Reyno”. El fiscal Gorbea aprobó el proyecto de O'Higgins el 9 de junio de 1800, pero solo después de que el intendente presentara una propuesta, un diagrama del puente y los costos de su construcción.⁸⁵

O'Higgins continuó su intento por mejorar la infraestructura de Huamanga durante su mandato como intendente. En 1805, presentó planes para dos nuevos puentes en la provincia. El intendente O'Higgins sugirió construir un nuevo puente moderno a través del río Guatatas, cerca del pueblo de Curco, ubicado a media legua al este de Huamanga. Para mejorar aún más la infraestructura de su intendencia, O'Higgins propuso construir un puente sobre el río Pongora, dos leguas al norte de la capital provincial. Según el gobernador, estos dos puentes mejorarían los “tránsitos precisos de los correos y todo el comercio de ambos virreinos [Perú y Río de la Plata]”. O'Higgins estimó que necesitaba 12 500 pesos para construir el puente Guatatas, sin embargo, cuando completó la obra, el costo de esta fue de 2500 pesos.⁸⁶ Parece que la construcción del puente Pongora no se produjo hasta 1809. Una causa probable de tal retraso puede deberse a las disputas regionales que obstaculizaron la implementación de este proyecto. Existe otra posibilidad de que la construcción del puente no se haya producido por falta de ingenieros competentes en las provincias.⁸⁷

A pesar de sus intenciones, O'Higgins enfrentó dificultades para llevar a cabo sus deberes como intendente de Huamanga. El 8 de junio de 1809, Félix de la Rosa, el administrador de la Real Renta de Correos, presentó un informe que señalaba que O'Higgins había suspendido recientemente sus proyectos para la red de transporte de Huamanga. La Rosa se quejó de que a pesar del deseo del virrey José Fernando Abascal y Souza (1806-1816), O'Higgins no pudo cumplir con el

⁸⁵ Demetrio O'Higgins al virrey Ambrosio O'Higgins, mayo 16, 1800, Archivo General de la Nación del Perú (en adelante AGNP), Varios Fondos, leg. 208, cuad. 2472, f2.

⁸⁶ O'Higgins citado en Serrera, *Tráfico terrestre*, 148. Fisher también señala que O'Higgins terminó el puente del río Guatatas. Ver *Government and Society in Colonial Peru*, 147.

⁸⁷ Fisher, *Government and Society in Colonial Peru*, 164.

objetivo de mejorar “un camino que ha sido siempre el espanto y temor de toda clase de transeúntes”.⁸⁸ El 15 de julio de 1809, O’Higgins escribió un informe al virrey indicando los numerosos problemas que enfrentó al tratar de mejorar la composición de los caminos de Huamanga. Según O’Higgins, los subdelegados Manuel Ugarte y Juan Asensio Monasterio se mantuvieron en “escandalosa oposición” al intendente, lo que lo obligó a detener el proyecto. Los subdelegados nunca se subordinaron ante O’Higgins como autoridad,⁸⁹ lo que prolongaba una relación que probablemente se había generado durante el gobierno del virrey José de Avilés (1801-1806). En 1803, O’Higgins había seleccionado a dos personas para servir como subdelegados en los partidos de Cangallo y Huanta. En teoría, los intendentes tenían la autoridad para nombrar subdelegados en sus jurisdicciones. En lugar de confiar en las nominaciones de O’Higgins, el virrey Avilés asignó a los ya mencionados Juan Asensio Monasterio y Juan Miguel Escurra a estos puestos. Monasterio probablemente se negó a cooperar con O’Higgins debido a su nombramiento por parte del virrey y, por lo tanto, “sabía que el intendente era incapaz de despedirlo”.⁹⁰ A pesar de estos problemas con los subdelegados, el intendente profesó su comprensión de la “obligación sagrada” de cumplir con sus responsabilidades, especialmente el mantenimiento del Camino Real y sus puentes. El intendente argumentó que durante sus diez años en Huamanga había desempeñado sus funciones sin inconvenientes, hasta que hacía poco había comenzado a experimentar “oposición, controversia, disputas y comentarios sarcásticos” por parte de los dos subdelegados. Desde el comienzo de su mandato como intendente, O’Higgins argumentó que había traído mejoras a Huamanga. Entre estas mencionó el acondicionamiento de la plaza mayor, la pavimentación e iluminación de las calles, las mejoras en el sistema de aguas de la ciudad y la remoción de basura. Sin embargo quiso destacar la construcción de nuevas vías a lo largo de los partidos de su intendencia. Indicó también que implementaría el trabajo en el camino a la aldea de Pampas, el puente Pongora y que comenzaría la construcción del puente Guarpa. Según O’Higgins, los vecinos vieron el informe en el que detallaba el cobro de un impuesto de dos reales sobre la coca y cuatro reales al aguardiente para ayudar a financiar la construcción del puente Guarpa hasta su finalización. En cuanto al puente Pongora y el camino de

⁸⁸ Felix de la Rosa al virrey José Fernando de Abascal y Sousa, junio 3, 1809, AGNP, Superior Gobierno (SG), leg. 53, cuad. 945, f1.

⁸⁹ Demetrio O’Higgins a virrey Abascal, 15 de julio de 1809, AGNP, SG, leg. 53, cuad. 945, f3–f5r.

⁹⁰ Fisher, *Government and Society in Colonial Peru*, 87-88.

Pampas, se aplicaría un impuesto de un real por carga hasta su finalización. O'Higgins solicitó que los indígenas no cumplieran con la mita debido a su "obligación que tienen de reparar los daños del camino viejo".⁹¹

Los problemas que experimentó O'Higgins al tratar de cumplir con su obligación de construir infraestructura en su intendencia reflejan problemas similares que manifestaron otros intendentes y subdelegados en Perú. El 13 de setiembre de 1808, Juan Luis Pérez, un conductor del correo, escribió un informe a Juan Vives y Echeverría (1807-1809 y 1813-1814), el intendente de Huancavelica. Pérez informó que había oído hablar de "un excelente camino nuevo sin cordilleras rigurosas... y ni precipicios". Según Pérez, la ruta anterior medía dieciocho leguas, pero tardó casi veinticinco horas en atravesar con "buenas mulas". Pérez argumentó que a pesar de que este "nuevo camino excelente" medía veinte leguas, la ruta era mejor y evitaba numerosos obstáculos topográficos que presentaron los Andes, lo que en su opinión les permitiría a los viajeros moverse más rápido y seguro. En la opinión de Pérez, esta mejorada vía evitaría "el infierno de Turpo" y "libertará a muchos de la muerte".⁹²

Poco después de recibir la carta de Pérez, el intendente Vives remitió y agregó este informe sobre el nuevo camino en Huancavelica al enviado a don Félix de la Rosa. Vives opinó que esta ruta propuesta permitiría al correo evitar "del terrible tambo de Turpo y transeúntes y las penosas y peligrosísima cuesta de Viñac en donde han perecido". Para apoyar aún más su argumento sobre los beneficios que el nuevo camino ofrecía, Vives explicó que esta ruta tenía "provistos de aguas y pastos todo el año para las mulas". Vives también destacó varios problemas que el nuevo camino ayudaría a aliviar para el movimiento de correspondencia. El intendente escribió que los nativos que servían como mitayos en el tambo de Turpo residían en los partidos de Yauyos—sobre los cuales no tenía "jurisdicción"—y Castrovirreyna.⁹³ Además, Vives señaló que los nativos de Yauyos "se escondían en las montañas, si no estaban robando" y desdeñaban trabajar como mitayos. El intendente señaló que en "malos tiempos" los mitayos huyeron de los tambos para "escondarse en

⁹¹ O'Higgins al virrey Abascal, julio 15, 1809, AGNP, SG, leg. 53, cuad. 945, f3-f5r.

⁹² Juan Luis Pérez al intendente Juan Vives y Echeverría, setiembre 13, 1808, Biblioteca Nacional del Perú (en adelante BNP), D204, 1809, f1.

⁹³ Juan Vives y Echeverría a Félix de la Rosa, setiembre 20, 1809, 1808, BNP, D204, f1r.

las cuevas” y dejaron las tiendas abandonadas sin nadie que ayudara a los viajeros o a los conductores de correo. Vives informó que los mitayos a menudo robaban o incluso asesinaban a los viajeros. El intendente observó la ejecución de tres indios del pueblo Chupamarca, en Yauyos, por asesinato de un viajero. Los indios de Viñac no fueron vistos de manera diferente. Según Vives, estos no querían cumplir sus obligaciones como mitayos, las cuales “normalmente evitaban”. Vives sugirió que estos nativos posteriormente “perderían la oportunidad de robar y matan a los viajeros”. Vives destacó el peligro para los trabajadores del correo, como Marcos Tara y Fermín Gómez, quienes después de detenerse en el pueblo de Chacas tuvieron que huir de los indios locales que querían matarlos. Por lo tanto, en la opinión de Vives, este nuevo camino ofrecía “grandes ventajas” al estado. Finalmente, señaló que la sección de la vía entre Cotay y Huaraco necesitaba tres puentes nuevos y, cuando se completara el nuevo camino, nuevos tambos.⁹⁴

El 4 de febrero de 1809, el virrey Abascal escribió al intendente Vives. Refiriéndose al informe de Pérez, Abascal indicó que este nuevo camino presentaba una oportunidad para mejorar el movimiento de mercancías y viajeros. Más importante aún, el virrey destacó que la vía ofrecía “mejorar el servicio al Rey a través del movimiento de tropas y correo”. Por lo tanto, Abascal ordenó que se abriera esta ruta a fines de mayo de 1809 y que los subdelegados de estos partidos cumplieran con sus *órdenes*. Además de esto, Abascal solicitó la construcción de nuevos tambos a lo largo de la ruta. Indicó además que los intendentes de Huancavelica y Huamanga debían cumplir con sus obligaciones para garantizar la finalización del proyecto.⁹⁵

El 1 de abril de 1809, Pedro Lasarte y Ciudad, el subdelegado de Castrovirreyna, escribió sobre el decreto del virrey Abascal. Lasarte tenía la responsabilidad de supervisar la construcción de este tramo del camino desde Lunahuaná hasta Huancavelica. El subdelegado Lasarte emitió una orden a don Gregorio Guerra, el alcalde mayor de la doctrina de Córdoba. Lasarte ordenó a los indios proporcionar materiales específicos y sus propias herramientas para ayudar a construir esta sección del Camino Real. Desde el pueblo de Córdoba, Lasarte esperaba que cada español y cada arriero indígena proporcionara cuatro magueyes

⁹⁴ *Ibid.*, f2-f3.

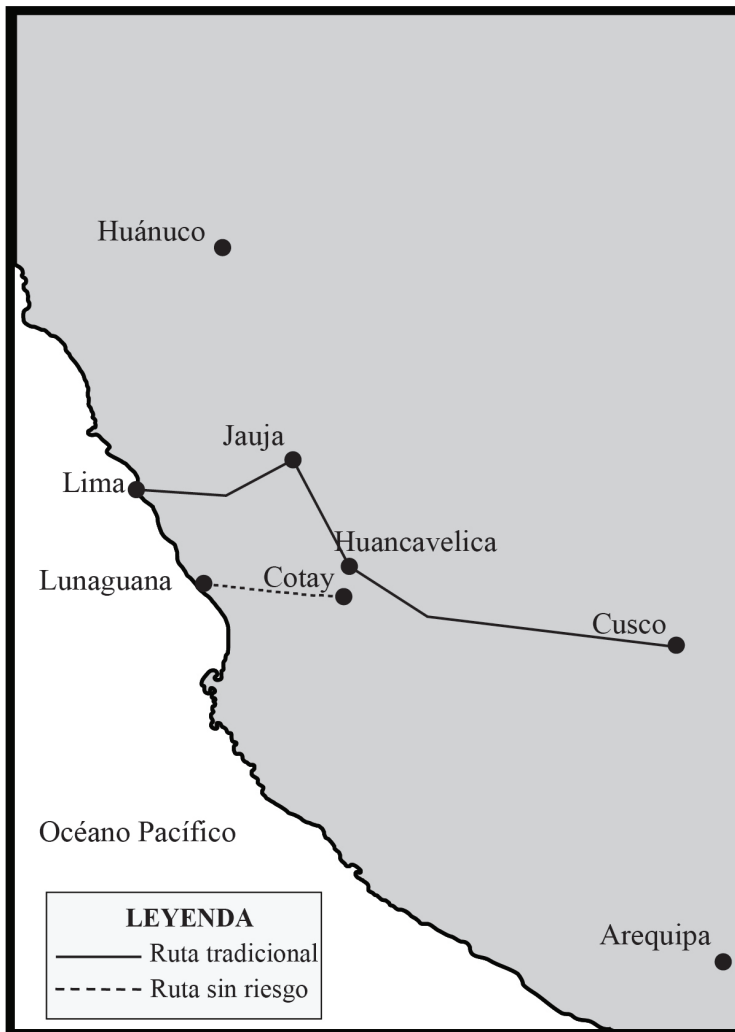
⁹⁵ Virrey Abascal, febrero 4, 1809, BNP, D9709, f1-2r.

y las personas que no pudieran proporcionar este material podrían suministrar cincuenta cañas gruesas. Se pidió que los indios que no eran arrieros proporcionaran una planta de maguey. Finalmente, doce mitayos y dos españoles debían trabajar en la construcción del camino. Al igual que en Córdoba, los pueblos más pequeños de Laramarca, Querco y Quiraguará proporcionaron los mismos recursos, pero solo ocho tributarios nativos y un español. Ayamarca proporcionó cuatro mitayos. Los alcaldes de Ocobamba y Ocoyo debían suministrar tres o cuatro mitayos y una persona de ascendencia española, si alguno residía en estas aldeas. El subdelegado ordenó que los materiales y la mano de obra llegasen al sitio de trabajo designado antes del 20 de abril. Lasarte instituyó una multa por no proporcionar los materiales y la mano de obra solicitados; los alcaldes que no cumplieran recibirían una multa de veinticinco pesos que irían a los trabajadores, y si los trabajadores indígenas y españoles no se presentaban al deber, la pena por su “desobediencia” era la confiscación de sus pertenencias por dos meses durante el desarrollo del proyecto, de manera que no podrían usarlas en trabajos particulares o propios de su comunidad. El subdelegado además ordenó a don Gregorio que proporcionara una copia de la orden real a todos los miembros del cabildo y publicara el decreto en cada uno de los pueblos para que los habitantes no pudieran fingir ignorancia.⁹⁶

En respuesta a la solicitud del subdelegado, los pueblos de la doctrina de Córdoba se reunieron en Querco y discutieron el informe. Los alcaldes respondieron al subdelegado y señalaron que el nuevo camino aliviaría los principales inconvenientes encontrados en los viajes y facilitar la circulación del correo, pero debido a la distancia de más de sesenta leguas de sus aldeas, crearía “un grave inconveniente para nuestra gente pobre”. Además, los alcaldes notaron que el número de tributarios, que ascendía a sesenta y tres personas, crearía problemas debido a que los mitayos debían cumplir con otras obligaciones. De igual manera, declararon que sus pueblos eran pobres e incapaces de proporcionar todos los materiales y mano de obra necesarios. Además de estos problemas, los alcaldes argumentaron que no cultivaban plantas de maguey. Para complicar aún más las cosas, el pedido de Lasarte llegó con

⁹⁶ El subdelegado Pedro Lasarte y Ciudad al alcalde mayor don Gregorio Guerra, abril 1, 1809, AGNP, SG, leg. 53, cuad. 950, f1-f2. Aunque que el subdelegado no mencionó específicamente el uso que se daría al maguey, es probable que los trabajadores usaran las fibras de la planta en la fabricación de cuerdas para la construcción o reparación de los puentes.

muy poca anticipación. Finalmente, los alcaldes solicitaron que se les exonerara del trabajo en el nuevo camino y ofrecieron sesenta pesos para ayudar con el proyecto.⁹⁷



Mapa 1. Ruta alternativa propuesta al Camino Real (1809).

El subdelegado Lasarte respondió amargamente a los alcaldes de indios hacia fines de abril de 1809. El subdelegado señaló que este proyecto vial serviría tanto al público en general y a la corona. El funcionario declaró que no toleraría desobediencias, especialmente porque dentro del partido, otros líderes de los

⁹⁷ Los alcaldes de la doctrina de Córdoba al subdelegado Lasarate y Ciudad, abril 1809, AGNP, SG, leg. 53, cuad. 950, f3-f4.

poblados acordaron ayudar en la construcción del camino. Posteriormente, Lasarte exigió un censo de cada pueblo que componía la doctrina de Córdoba. Quería saber cuántas personas residían en la doctrina para entender mejor el reclamo, ya que, según dijo, solo solicitó doce mitayos y dos españoles, y en cuanto a los pueblos más pequeños pidió aún menos tributarios. Lasarte reprendió a los alcaldes por no ser buenos vasallos y no apoyar los objetivos del monarca para expandir la infraestructura. El subdelegado reiteró su solicitud de materiales y argumentó que cada caña gruesa no costaba más de dos o tres reales, mientras que las cuerdas pequeñas no costaban más de un real o un real y medio cada una. En lugar de proporcionar dinero para la obra, Lasarte sugirió que los pueblos usen estos fondos para adquirir las herramientas necesarias y pagar la mano de obra. Además, creía que la distancia a los sitios de trabajo no era una excusa válida, ya que numerosos trabajadores habían planeado aventurarse desde Castrovirreyna a la costa de Perú, aproximadamente setenta leguas. Lasarte declaró que los trabajadores debían estar en el lugar de la construcción antes del 30 de abril con los materiales obligatorios o enfrentar los castigos señalados en su directiva anterior y más, lo que incluiría solicitar la intervención del virrey en el asunto.⁹⁸

Los alcaldes respondieron a la solicitud del subdelegado Lasarte. Estos funcionarios discutieron que para trabajar en el camino, los mitayos tenían que viajar hasta setenta leguas de la parroquia de Córdoba, un aumento con respecto a las sesenta leguas del reclutamiento anterior, lo que esencialmente significaba abandonar sus hogares y no poder sembrar sus cultivos. De ser requeridos para trabajar en el camino, los indios perderían la oportunidad de plantar papas y maíz en junio y su derecho a hacer queso, todo lo cual estaba protegido por la ley. Además, el subdelegado no podía solicitar a los indios viajar más de diez leguas desde sus pueblos. Aparte de estos problemas, Lasarte había solicitado materiales que los indios no usaban ni tenían acceso en su región; estas comunidades tampoco podían obtener el número solicitado de trabajadores. Los autores del reclamo sugirieron que Chocos y Cotay, pueblos vecinos, tenían más habitantes que la doctrina de Córdoba. Los alcaldes preguntaron al subdelegado Lasarte por qué tenían que trabajar en el camino cuando esta vía solo pasaba por Chocos y Cotay, mientras que al no pasar

⁹⁸ El subdelegado Lasarte y Ciudad a los alcaldes de la doctrina de Córdoba, abril 10, 1809, AGNP, SG, leg. 53, cuad. 950, f5-f8.

por la parroquia de Córdoba, los indios locales no deberían tener que trabajar en la construcción de la carretera. Los alcaldes sostuvieron que viajar al sitio de la construcción amenazaba la seguridad de los trabajadores. Según los funcionarios, la región de Lunahuaná difería mucho de Castrovirreyna. Viajar a través de Lunahuaná era similar a pasar a través de un “horno calentado”. Con respecto a la afirmación del subdelegado Lasarte, los indios de Córdoba mostraron un comportamiento desleal: los alcaldes declararon mostrar devoción al rey al ofrecer dinero para ayudar en la construcción de la vía. En la opinión de estos, el verdadero objetivo del nuevo camino tenía que ver con mejorar el movimiento de la correspondencia de correo entre Lima y Cusco, por lo tanto, la Real Renta de Correo debía pagar por los materiales y la mano de obra necesarios para construir la nueva sección del Camino Real. Además, los líderes de la comunidad declararon que los mitayos tenían otras obligaciones como construir nuevos corrales para vicuñas, edificios del gobierno local y una nueva cárcel. Finalmente, los castigos de Lasarte por incumplimiento también violaron los códigos legales que establecían que las multas no podían exceder más de un peso. Los alcaldes nuevamente reiteraron su solicitud de no trabajar en la construcción del camino.⁹⁹ El 4 de mayo de 1809, el virrey Abascal ordenó que la nueva vía evitaba la ruta peligrosa a través de Turpo y Viñac, y ordenó al intendente Vives y a los subdelegados de Castrovirreyna y Yauyos que cumplieran con sus órdenes en beneficio del “correo, los viajeros y el bien público”.¹⁰⁰

Si bien no está claro si el gobierno completó la nueva sección de la ruta de Lima a Huancavelica, Abascal lamentó en su informe al virrey entrante que el estado de los caminos y puentes peruanos permaneció en condiciones “deplorables”. El virrey Abascal sostuvo que incluso después de treinta años del sistema de intendencias en el Perú, se habían producido pocas mejoras. En su opinión, la comunicación entre provincias continuó experimentando dificultades y destacó que las personas que transportaban mercancías y correspondencia viajaban “distancias largas y despobladas”. Como resultado, los comerciantes o los mensajeros del correo encontraron pocos lugares para

⁹⁹ Los alcaldes de la doctrina de Córdoba al subdelegado Lasarate y Ciudad, s/f, AGNP, SG, leg. 53, cuad. 950, f9-f14r. Los alcaldes citaron su derecho a sembrar según lo dictado por libro 6, título 10, ley 16 en *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias* (Madrid: Gráficas Ultra S. A., 1943 [1791]). En cuanto a las distancia a recorrer, los funcionarios locales señalaron el libro 6, título 12, ley 5 de la misma obra. En cuanto a las multas, ver libro 6, título 12, ley 46.

¹⁰⁰ Virrey Abascal, mayo 4, 1809, BNP, D204, f10r-f11.

descansar con seguridad. Abascal destacó los obstáculos geográficos del Perú como un factor que contribuía a la necesidad de mejorar la infraestructura del virreinato. El virrey señaló que “en un país de tal tamaño, frecuentemente cortado por ríos de rápido flujo por altas cadenas montañosas... no es extraño encontrar [una región] sin caminos [y] puentes”. Sin embargo, en opinión de Abascal, el factor principal que limitó la expansión de la infraestructura del virreinato derivaba de una “falta de fondos”.¹⁰¹

Conclusión

Desde 1718 hasta 1809, la monarquía borbónica puso énfasis en centralizar y modernizar la infraestructura dentro del imperio. Este artículo ha demostrado cómo los reformadores ilustrados, como José del Campillo y Cossío, Tomás Manuel Fernández de Mesa y Bernardo Ward, entendieron la importancia de los caminos para expandir la influencia de España sobre sus posesiones coloniales. Las obras de estos intelectuales influyeron a comerciantes como Juan Bezares y a los funcionarios españoles que residían en Perú. Estas personas reconocieron el papel que los sistemas de intercambio terrestres confiables desempeñaban para extender el poder del gobierno sobre las poblaciones periféricas en el virreinato. Estos esfuerzos se encontraron con diversos grados de éxito y obstáculos. Para obtener apoyo virreinal, Bezares argumentó que su proyecto vial en Huamalíes ofrecería una oportunidad de acceder a valiosos recursos naturales para beneficiar al estado. Como resultado, el virrey Teodoro de Croix y el intendente de Tarma, Juan María Gálvez, respaldaron el esfuerzo de Bezares. Pero el comerciante experimentó la resistencia de fray Manuel Sobreviela desde de Santa Rosa de Ocopa. A pesar de su falta de apoyo, Sobreviela reconoció el papel civilizador que tenía un nuevo camino para la colonización de la población de esta región. Incluso después de completar la nueva vía, Bezares continuó encontrando varios obstáculos por parte de los administradores reales regionales y de las élites sociales mientras intentaba cumplir con su obligación de expandir la infraestructura como gobernador. En Madrid, el prelado Pedro González Agüero continuó ridiculizando los esfuerzos de Bezares para construir el camino en Huamalíes.

¹⁰¹ José Fernando de Abascal y Souza, *Memoria de gobierno del virrey Abascal*, vol. 1, Vicente Rodríguez Casado y José Antonio Calderón Quijano, eds. (Sevilla: Talleres Tipográficos de la Editorial Católica, 1944), 169-178.

En contraste con este último, el gobierno virreinal intentó mejorar el Camino Real entre Cusco y Lima. Los intendentes y subdelegados experimentaron diversos grados de éxito al intentar implementar reformas en sus provincias y partidos a lo largo de esta ruta. El intendente Demetrio O'Higgins reconoció la importancia de construir infraestructura vial al declarar que era su "obligación sagrada" cumplir con este deber. Sin embargo, encontró obstáculos para cumplir con sus deberes de construir y/o reparar caminos y puentes en Huamanga. Los subdelegados se negaron a apoyar los mandatos del intendente, tal vez debido a su nombramiento en el cargo por su tío, el virrey Ambrosio O'Higgins. Sin embargo, los subdelegados incluso enfrentaron desafíos al intentar llevar a cabo sus órdenes en sus regiones. En Castrovirreyna, el subdelegado Pedro Lasarte y Ciudad tuvo que pelear con las comunidades indígenas de la parroquia de Córdoba. Los indios de Córdoba se negaron a cooperar con las demandas de Lasarte y Ciudad; en cambio presentaron una demanda contra el subdelegado por su violación de las leyes españolas que protegían el derecho de los nativos a plantar sus cultivos y limitar la distancia que debían recorrer para servir como mitayos. Los indios también demostraron los problemas que podían surgir a través de la aculturación española al usar la ley para proteger sus derechos. En este caso, los alcaldes indígenas de la doctrina de Córdoba impidieron que el estado pudiera implementar su proyecto vial debido a su acceso al conocimiento de las leyes.

Esta evidencia sobre la infraestructura colonial del Perú ilustra varios hallazgos importantes. En primer lugar, los funcionarios en España y Perú reconocieron la necesidad de modernizar la infraestructura del virreinato. En ocasiones, las conflictivas relaciones coloniales limitaron la capacidad del estado para construir nuevos caminos o puentes. A veces, estos problemas surgieron de complicaciones entre el virrey y los intendentes, los comerciantes y los preladados, y los indios y los funcionarios españoles. Finalmente, este artículo demuestra la desigualdad en la implementación de las reformas borbónicas para mejorar la infraestructura.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fuentes primarias

Archivo General de Indias (AGI)

- Lima 687, n° 63.

Archivo General de la Nación del Perú (AGNP)

- Superior Gobierno. Legajo 53. Cuadernos 945, 950
- Varios fondos. Legajo 208. Cuaderno 2472

Archivo Nacional de Chile (ANCH)

- Capitanía General. Volúmenes 949, 950, 951
- Varios fondos. Volúmenes 266, 355

Biblioteca Nacional del Perú (BNP)

- D204, 1809
- D9709, 1809

Fuentes secundarias

Abascal y Souza, José Fernando de. *Memoria de gobierno del virrey Abascal*. Volumen 1, editado por Vicente Rodríguez Casado y José Antonio Calderón Quijano. Sevilla: Talleres Tipográficos de la Editorial Católica, 1944.

Barraza Lescano, Sergio. “El tambo andino bajo el régimen colonial”. En *Cristóbal Vaca de Castro, Ordenanzas de tambos (Cusco, 1543)*, 7-33. Lima: Ministerio de Cultura, 2018.

Bel, Germà. “Infrastructure and Nation Building: The Regulation and Financing of Network Transportation Infrastructures in Spain (1720–2010)”. *Business History* 53, n° 5 (Agosto 2011): 688-705.

Campillo y Cosío, José del. *Nuevo sistema de gobierno económico para la América: con los males y daños que le causa el que hoy tiene de los que participa copio-*

samente España, y remedios universales para que la primera tenga considerable ventajas y la segunda mayores. Madrid: La Imprenta de Benito Cano, 1789.

Castleman, Bruce. *Building the King's Highway: Labor, Society, and Family on Mexico's Caminos Reales, 1757–1804.* Tucson: University of Arizona Press, 2005.

Chardon, Roland. "The Elusive Spanish League: A Problem of Measurement in Sixteenth-Century New Spain". *The Hispanic American Historical Review* 60, n° 2 (Mayo 1980): 294-302.

Cook, Noble David. *Born to Die: Disease and New World Conquest, 1492–1650.* Cambridge y Nueva York: Cambridge University Press, 1998.

———. *La catástrofe demográfica andina: Perú 1520–1620.* Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2010.

D'Altroy, Terrance. "The Imperial Inka Road System. Exploring New Paths". *Asian Archaeology* 2 (2018): 3-18.

Dalakoglou, Dimitris y Penny Harvey. "Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility". *Mobilities* 7, n° 4 (Noviembre 2012): 459-465.

El Mercurio Peruano: Edición Facsimilar. Lima: Biblioteca Nacional del Perú, 1964.

Fernández de Mesa, Tomás Manuel. *Tratado legal y político de caminos públicos, y posadas. Dividido en dos partes. La una, en que se habla de los caminos; y la otro, de las posadas: y como anexo a ellas, de las postas.* Valencia: 1755.

Fisher, John R. *Government and Society in Colonial Peru: The Intendant System, 1784–1814.* Essex: The Athlone Press University of London, 1970.

Fuentes, Manuel Atanasio, ed. *Memorias de los vireyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje Español.* Tomo 5. Don Teodoro de Croix. Lima: Librería Central de Felipe Bailly, 1859.

———. *Memorias de los vireyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje Español.* Tomo 6. Don Francisco Gil de Taboada y Lemos. Lima: Librería Central de Felipe Bailly, 1859.

Gerbi, Antonello. *Caminos del Perú: historia y actualidad de las comunicaciones viales.* Lima: Banco de Crédito del Perú, 1951.

Glave, Luis Miguel. *Trajinantes: caminos indígenas en la sociedad colonial siglos XVI/XVII.* Lima: Instituto de Apoyo Agrario, 1989.

- Gutiérrez Álvarez Secundino-José. *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril*. Madrid: Editorial MAPFRE, 1993.
- Hyslop, John. *The Inka Road System*. Nueva York: Academic Press Inc., 1984.
- Jones, Cameron D. *In Service of Two Masters: The Missionaries of Ocopa, Indigenous Resistance, and Spanish Governance in Bourbon Peru*. Stanford y Oceanside: Stanford University Press / The Academy of American Franciscan History, 2018.
- Julien, Catherine. "The Chinchaysuyu Road and the Definition of an Inca Imperial Landscape". En *Highways, Byways, and Road Systems in the Pre-Modern World*, editado por Susan E. Alcock, John Bodell y Richard J. A. Talbert. Malden y Sussex: Wiley-Blackwell, 2012.
- Kuethe, Allan J. y Kenneth J. Andrien. *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century*. Cambridge y Nueva York: University of Cambridge Press, 2014.
- López Vargas, Segisfredo. *Guía de identificación y registro del Qhapaq Ñan*. Lima: Ministerio de Cultura, 2013.
- MacCormack, Sabine. "The Incas and Rome". En *Garcilaso Inca de la Vega: An American Humanist*, editado por José Anadón, 8-31. Notre Dame: University of Notre Dame Press, 1998.
- Matías, Josef. *Itinerario Español, o guía de caminos, para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España. Y para ir de unas ciudades a otra; y a algunas cortes de Europa*. Tercera edición. Madrid: Imprenta de Miguel Escribano, 1775.
- Mellafe, Rolando. "La significación histórica de los puentes en el virreinato peruano del siglo XVI". *Historia y Cultura* 1 (1965): 65-113.
- Moncada Maya, José Omar. "El 'Puente del rey' sobre el río de la Antigua, Veracruz". En *Rutas de Nueva España*, editado por Chantal Cramaussel, 63-95. Zamora: El Colegio de Michoacán, 2006.
- Najarro Rivera, Luisa Marcela y Camila Capriata Estrada. "The Case of the Road between Xauxa and Pachacamac". En *Heritage and Rights of Indigenous Peoples: Patrimonio y Derechos de Los Pueblos Indígenas*, editado por Manuel May Castillo y Amy Strecker, 233-240. Leiden: Leiden University Press, 2017.
- Ordenanza de 13 de octubre de 1749 para el restablecimiento e instrucción de intendentes de provincias y exercitos*. Madrid: Imprenta de Manuel Fernández, 1749.
- Ordenanza para el establecimiento, e instrucción de intendentes de provincias, y exercitos*. Madrid: 1718.

Paquette, Gabriel B. *Enlightenment, Governance, and Reform in Spain and its Empire, 1759–1808*. Nueva York: Palgrave Macmillan, 2008.

Petroski, Henry. *The Road Taken: The History and Future of America's Infrastructure*. Nueva York y Londres: Bloomsbury, 2016.

Povea Moreno, Isabel. “Juan Bezares y la apertura de un camino en la montaña real: defensores y opositores. Estudios de un proyecto económico de finales de la centuria dieciochesca”. *Temas Americanistas* 22 (2009): 54–77.

Real ordenanza para el establecimiento é instruccion de intendentes de ejército y provincial en el virreinato de Buenos-Aires: años de 1782. Madrid: Imprenta Real, 1783.

Recopilación de leyes de los reynos de las Indias. Madrid: Gráficas Ultra S. A., 1943 [1791]

Regal Matienzo, Alberto. *Los caminos del Inca en el antiguo Perú*. Lima: Instituto Nacional de Cultura, 2009 [1936].

Rengifo, Diana. *La unidad regional Caracas-La Buaira Valles de 1775 a 1825*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1983.

Rostworowski, María. *Historia del Tahuantinsuyu*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 2014.

Sala i Vila, Núria. *Selva y Andes: Ayacucho (1780-1929). Historia de una región de la encrucijada*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas / Instituto de Historia, 2001.

Scott, James C. *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. New Haven y Londres: Yale University Press, 1998.

Serrera, Ramón María. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias Españolas*. Segunda edición. Madrid y Barcelona: Ministerio del Interior, 1993.

Suárez Argüello, Clara Elena. “La construcción del camino de México a Toluca a finales del siglo XVIII”. En *Rutas de Nueva España*, editado por Chantal Cramaussel, 235–262. Zamora: El Colegio de Michoacán, 2006.

Uriol Salcedo, José I. *Historia de los caminos de España, hasta el siglo XIX*. Volumen 1. Madrid: Colegio de Caminos, Canales y Puertos, 1990.

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

Ward, Bernardo. *Proyecto económico, en que se proponen varias providencias, dirigidas a promover los intereses de España, con los medios y fondos necesarios para su plantificación*. Segunda edición. Madrid: Joachin Ibarra, Impresor de Cámara de S.M., 1779.

HISTORIA Y CULTURA N° 31 2020
REVISTA DEL MUSEO NACIONAL DE ARQUEOLOGÍA,
ANTROPOLOGÍA E HISTORIA DEL PERÚ

Ministro de Cultura: Alejandro Neyra Sánchez

Director del MNAAHP: Rafael Varón Gabai

Editor: Daniel Guzmán Salinas

Comité Editor: Susan E. Ramírez
(Texas Christian University)
Luis Millones Santa Gadea
(Universidad Nacional Mayor de San Marcos)
Alexander L. Wisnoski III (University of
North Georgia)
Luz Huertas Castillo
(Farleigh Dickinson University)
Chad B. McCutchen
(Minnesota State University, Mankato)

Diseño y Diagramación: Giacomo Capurro Csirke

Suscripción y canje:
Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú
Plaza Bolívar s/n
Lima 21 – Perú
mnaahp@cultura.pe

© Ministerio de Cultura
Av. Javier Prado Este 2465, San Borja – Lima 41
www.cultura.gob.pe

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2000-3215
ISSN: 0073-2486

Las opiniones vertidas por los autores son de su exclusiva responsabilidad.