

Año VI - Número 11

HISTORIA 2.0

Conocimiento Histórico en Clave Digital

DOSSIER CAMINOS, RUTAS Y TRANSPORTES EN LATINOAMÉRICA



900600120020

11

Año VI - Número 11

Enero - Junio de 2016

ISSN 2027-9035

Asociación Historia Abierta - AHISAB



**REVISTA HISTORIA 2.0: CONOCIMIENTO
HISTÓRICO EN CLAVE DIGITAL, AÑO VI,
NÚMERO 11. ISSN 2027-9035.
ENERO - JUNIO DE 2016.**

DIRECCIÓN POSTAL:

Asociación Historia Abierta, Calle 41 # 19 -61. Apto. 1908.
Bucaramanga (COL.) Teléfono: +57 (7) 6707380 Correo
electrónico: historia20@historiaabierta.org
Dirección Electrónica: <http://historiaabierta.org/historia2.0>

DIRECTORA:

Mg. Diana Crucelly González Rey, Candidata a Doctora
en Historia por el Centro de Investigaciones y Estudios
Superiores en Antropología Social, Unidad Peninsular,
México, nanaplanta@historiaabierta.org

CO-DIRECTOR:

Mg. Joel Enrique Almanza Amaya por el Centro de
Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología
Social, Unidad Peninsular, Profesor de Asignatura en la
FCSyH de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí
joelenrique.slp@gmail.com

**COORDINACIÓN DE DOSSIER CAMINOS,
RUTAS Y TRANSPORTES EN LATINOAMÉRICA
Y EDITORA INVITADA:**

Dra. Valentina Garza Martínez, Profesora e Investigadora
por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en
Antropología Social, vgarza@ciesas.edu.mx

COMITÉ EDITORIAL:

Mg. (c) * Sergio Andrés Acosta Lozano por la Universidad
Industrial de Santander, Bucaramanga, Colombia, sergio.
acosta.lozano@gmail.com

Dr. Juan Carrillo González por el Posdoctorado en Estudios
Mesoamericanos, Instituto de Investigaciones Filológicas,
Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de
México, areamaya@yahoo.com

Dra. (c) Mg. Jessica Colín Martínez por el Centro de
Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social,
Unidad Peninsular, Mérida, México, jezzik03@hotmail.com

Dra. (c) Mg. Aleidys Hernández Tasco, por la
Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, Brasil,
aleidyshernandez@gmail.com

Mg (c) Román Javier Perdomo González, por la Asociación
Historia Abierta, Bucaramanga, Colombia, romanperdomo@
historiaabierta.org

DISEÑO- DIAGRAMACIÓN:

Mayra Juliana Pérez Rey. Diseñadora Gráfica.
mayra.perey@hotmail.com

DIGITALIZACIÓN:

Asociación Historia Abierta - <http://asociación.historiaabierta.org> HISTORIA 2.0.

Se encuentra indexada en: Publindex, e-revistas, Dialnet,
DOAJ y Latindex Esta revista y sus contenidos están
soportados por una licencia Creative Commons 3.0, la cual le
permite compartir mediante copia, distribución y transmisión
de los trabajos, con las condiciones de hacerlo mencionando
siempre al autor y la fuente, que esta no sea con ánimo de
lucro y sin realizar modificaciones a ninguno de los contenidos.
Se autoriza su distribución masiva de la publicación siempre
de acuerdo a esta licencia. La política editorial de la revista
Historia 2.0: Conocimiento Histórico en Clave Digital es de
acceso abierto y gratuito en todos sus contenidos.

PORTADA:

Cañón de la Huasteca, municipio Santa Catarina, Nuevo
León. Fecha: 1956 Autor: Arno Brehme, Colección: Dennis
Brehme Publicada en Monterrey en 400 fotografías,
Monterrey, Nuevo León, Museo de Arte Contemporáneo,
1997, p. 8.

LISTADO DE IMÁGENES:

Título: Transportistas cruzando el río Santa Catarina, en el
paraje la Huasteca, cercano a la ciudad de Monterrey. La
República Mexicana. Nuevo León. Reseña Geográfica y
Estadística. México, Librería de la Viuda de C. Bouret, 1910

Título: Sierra Madre Oriental y río Pílon, municipio de
Rayones en Nuevo León.
Junio 2008. Autores: Valentina Garza Martínez y Juan
Manuel Pérez Zevallos.

Título: Caminos del Parque Tayrona- Colombia. Varias
imágenes. Autora: Diana González Rey, 2016.

*El contenido intelectual
de los artículos es
responsabilidad de los autores.*

**EL COMITÉ EDITORIAL DE LA REVISTA AGRADECE
ESPECIALMENTE LA LABOR DE LOS SIGUIENTES PARES
EVALUADORES QUE ACTUARON COMO COMITE CIENTÍFICO
EN ESTA EDICIÓN:**

Doctora Catalina Castrillón Gallego	Universidad Pontificia Bolivariana, Colombia.
Doctor Juan Santiago Correa	Colegio de Estudios Superiores de Administración-CESA. Colombia.
Doctor Felipe Durán Sandoval	Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo. México.
Doctor José Martín Felipe González Solano	Escuela Nacional de Antropología e Historia –ENAH, México.
Doctora Valentina Garza Martínez	Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social- CIESAS. México.
Doctora Luz María Mohar Betancourt	Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social- CIESAS. México.
Doctor Jorge Victoria Ojeda	Universidad Autónoma de Yucatán. México.
Dr (c) Margarita Villalba Bustamante	Candidata a Doctora en Historia por la Universidad de la Sorbona, Paris 1 e Historiadora independiente. México.
Dr. (c) Luis Ángel Mezeta Canul	Candidato a Doctor en Historia por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social- CIESAS, México.
Doctorante Jairo Henry Arroyo Reina	Docente tiempo parcial-Facultad de humanidades Departamento de historia Universidad del Valle. Colombia.
Doctorante Germán Ferro Medina	Universidad Andina Simón Bolívar, Quito Ecuador y Fundación Erigaie. Colombia.

CONTENIDO:

Año VI - Número 11 - Enero - Junio de 2016

EDITORIAL 06-07

PRESENTACIÓN AL DOSSIER:
Caminos, Rutas y Transportes en Latinoamérica
Valentina Garza Martínez. 08-12

DOSSIER CAMINOS, RUTAS Y
TRANSPORTES EN LATINOAMÉRICA:

CAMINERÍA DEL MAYAB
Ricardo Escamilla Peraza 13-35

**LA PRESENCIA DE CORSARIOS FRANCESES
EN EL GOLFO-CARIBE ENTRE 1536 Y 1566.**
Una Propuesta de Análisis Espacial
Rodrigo Alejandro de la O Torres 36-56

**RUTAS AL PACIFICO. Caminos, transporte y
comercio desde el periodo prehispánico hasta
el siglo XIX (desde el norte de Guerrero)**
Brígida von Mentz 57-84

**HISTORIA DEL TRAMO "CAMINO VIEJO"
EN EL PUTUMAYO:**
Importancia, Teoría y Metodología para
Abordar el Estudio de los Caminos
Giovanni Paolo Arteaga Montes 85-104



**PARTICIPACIÓN INDÍGENA EN EL
MERCADO DE ANTEQUERA, OAXACA,
EN EL SIGLO XVIII.**
Alma Hernández Rugerio 105-127

**DESDE TOLUCA A ATLACOMULCO,
HACIA CELAYA Y A VALLADOLID**
Clara Elena Suárez Arguello 128-139

**ENTRE LA COSTA PACÍFICA,
LA MONTAÑA Y LA LLANURA,
COLOMBIA TAMBIÉN TIENE SUR**
Clara Inés Carreño Tarazona. 140-157

**LOS CAMINOS DE LAS HACIENDAS,
ESTANCIAS Y RANCHOS DEL NUEVO
REINO DE LEÓN. Los Derroteros de los
Visitadores (1626-1775)**

Valentina Garza Martínez

158-182

**CAMINOS, POBLAMIENTO Y GANADO
ENTRE LA NUEVA ESPAÑA Y EL NUEVO
REINO DE LEÓN: Siglos XVII y XVIII**

Ana Gabriela Arreola Menses .

183-201

**CORREISTAS, ESTAFETAS Y LÍNEAS
POSTALES EN ANTIOQUIA
ENTRE 1859 Y 1919**

Gustavo Adolfo Hernández Rojas

202-223

**ANTI PEATONALIDAD. Historia sobre la
transformación de la calzada de Tlalpan**

Israel Hinojosa Baliño

224-251

TEMA LIBRE

**CONDICIONES DE VIDA Y MARGINALIDAD
EN EL JALISCO RURAL (MÉXICO)
A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX:**

El Caso de Jocotepec.

Francisco Javier Velázquez Fernández

252-273

HACIENDO HISTORIA DE AMÉRICA LATINA

**Entrevista al Doctor Bernardo García
Martínez. Realizada el 17 de Diciembre de
2015 en El Colegio de México. Ciudad de
México.** Joel Enrique Almanza y

Jessica Colín Martínez

274-285

RESEÑAS

**GERARDO GONZÁLEZ REYES, SEÑORÍOS,
PUEBLOS Y COMUNIDADES.**

La organización político territorial en
torno del Chicnahuitecatl, siglos XVI-XVIII.
México, Universidad Autónoma del Estado
de México, 2013, 478 pp.

Marco Antonio Peralta Peralta

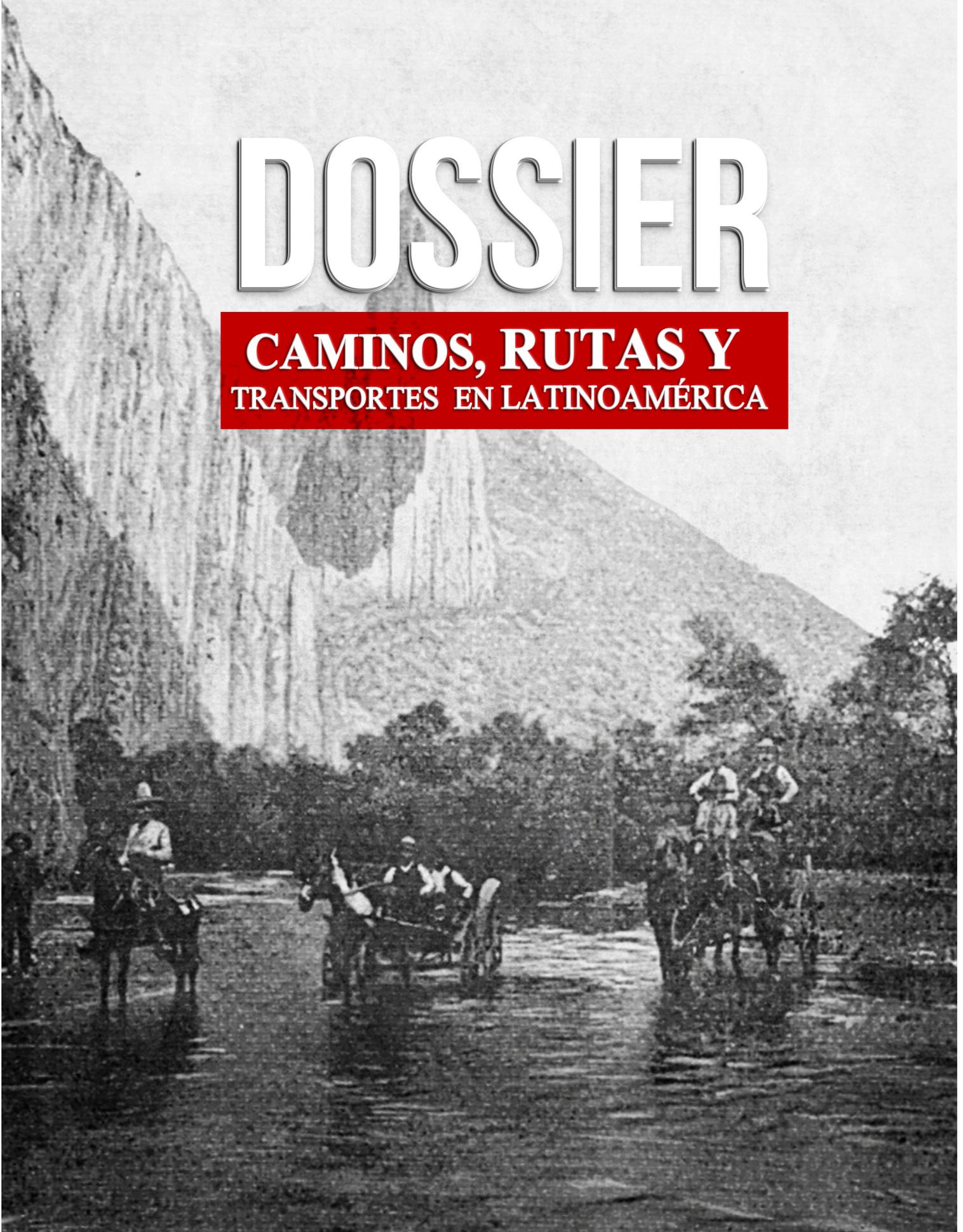
286-288



HISTORIA 2.0
Conocimiento Histórico en Clave Digital

DOSSIER

**CAMINOS, RUTAS Y
TRANSPORTES EN LATINOAMÉRICA**



DESDE TOLUCA A ATLACOMULCO, HACIA CELAYA Y A VALLADOLID

FROM TOLUCA TO ATLACOMULCO, TOWARDS CELAYA AND VALLADOLID

Clara Elena Suárez Argüello
Investigadora del CIESAS - D.F., Ciudad de México, México
suarezcesa@yahoo.com

RESUMEN

A finales del siglo XVIII en la Nueva España se acrecentó la necesidad de construir y mejorar las vías terrestres alrededor de la Ciudad de México, principalmente hacia la zona de Toluca, Atlacomulco, Celaya y Valladolid. La razón de ello fue el incremento de la población y las reformas que se impulsaron por parte de las altas autoridades. El presente texto muestra el interés en la continuidad de una vía transversal que haría más expedito el tránsito de carga y de personas entre los pueblos de las zonas al poniente de la Ciudad de México. En este trabajo se describen algunos de los problemas que los funcionarios y autoridades enfrentaron en la dirección de los proyectos, la obtención de recursos financieros y la disponibilidad de mano de obra calificada para la construcción de los caminos. Pero a pesar de los esfuerzos e inversiones realizadas durante varios años para ejecutar las obras, el camino no logró concluirse.

ABSTRAC

During the end of the 18th century in New Spain, the need to build and improve the most important land roads around Mexico City, mainly toward Toluca, Atlacomulco, Celaya and Valladolid, increased. The reason for this was both the population growth as well as the reforms and changes that were encouraged by high authorities. This article shows the interest in the continuity of a transversal road that would have made much faster the transit of people and load between western towns of Mexico City. In this paper is described some of the problems that were faced by authorities and functionaries as in the directions of the projects, the obtainment of financial resources and the availability of qualified labour for the road constructions. Although this efforts and the investments done for several years, the road was never finished.

*Fecha de
recepción*
27/11/2015

*Fecha de
aprobación*
17/04/2016

Palabras clave: Nueva España, siglo XVIII, caminos, construcción, pueblos, Toluca.

Keywords: Nueva España, 18th century, roads, construction, towns, Toluca

INTRODUCCIÓN

DESDE TOLUCA A ATLACOMULCO, HACIA CELAYA Y A VALLADOLID

Este artículo refiere a la necesidad exacerbada a fines del siglo XVIII, de la existencia de caminos que permitieran un transporte fácil y viable de personas y de productos de consumo. El escrito trata de los esfuerzos realizados para comunicar el recién concluido camino de Toluca-Ciudad de México, a la población de Atlacomulco y que de ahí continuara hacia Valladolid, en la Intendencia de Michoacán, y a Celaya, en la de Guanajuato. Las diversas vicisitudes vividas tanto por los promotores como por las autoridades, las dificultades para conseguir recursos para la obra civil y la necesidad de obtener mano de obra con cierta especialización, fueron problemas que impidieron durante largos periodos la construcción de caminos. Sea esto una muestra de lo sucedido en muchas partes del territorio de la Nueva España, donde se hablaba con entusiasmo de la construcción o reconstrucción de caminos y conforme el siglo avanzaba hacia su fin, surgían una serie de impedimentos que no permitían de manera expedita los avances en la construcción.

Los últimos años del siglo XVIII se encontraron atados a una serie de modificaciones y procesos, generados de ideas originales que absorbían las nuevas generaciones tanto en España como en América, además los conflictos que la Península tuvo con Inglaterra y Francia la pusieron en una situación de alerta y defensa constante.

Los cambios políticos y administrativos que sufrió la Nueva España, y en general la América española, provenían de la necesidad de la corona de recaudar fondos para poder defenderse de sus enemigos. Con la apertura del libre comercio, se volvió urgente hacer los caminos más expeditos, para que los diversos productos y mercancías pudieran llegar más fácilmente a buen destino. De ahí vemos el surgimiento de varias propuestas para construir nuevos caminos o mejorarlos y unir así los diversos rumbos novohispanos.

Si bien, podemos decir que para la segunda mitad del siglo XVIII el transporte de carga y la arriería se encontraban mejor organizados, los puntos nodales seguían siendo los mismos que los establecidos desde el siglo XVI. Es decir, el puerto de Veracruz era la entrada por el Océano Atlántico, la ciudad de México la matriz para cualquier asunto y el puerto de Acapulco la salida al Océano Pacífico para ir a las islas Filipinas y a China. El camino real hacia tierra adentro, que iniciaba en la capital, seguía una serie de poblaciones importantes que se destacaban por su producción agrícola y ganadera o por su industria minera, así como los presidios que se fueron estableciendo a lo largo del tiempo y que ayudaban en la vigilancia del camino. En muchas ocasiones, en el periodo de lluvias el tráfico se interrumpía si había que atravesar algún río caudaloso y

era necesario esperar a que pasara el temporal y la salida de cauce, para poder continuar en el camino.

Una serie de cambios políticos se presentaron a partir de 1766 con el arribo del nuevo visitador José de Gálvez y con ello se iniciaron las modificaciones. El reglamento del libre comercio y las alteraciones que impuso desencadenaron nuevos métodos para el intercambio comercial. Así vemos que los grandes comerciantes de la ciudad de México empezaron a perder su control monopólico, por lo que ya no les fue tan atractiva la idea de seguir en el negocio; mientras tanto, diversos comerciantes menores empezaron a arribar a Veracruz, a la espera de la llegada de los buques con mercancía para la reventa. No sólo fue eso lo que revolucionó la vida novohispana, sino también la aprobación de la ordenanza de intendentes y con ello el establecimiento de intendencias, que iniciarían una nueva forma de ejercer el poder.

El incremento demográfico de la población nativa, las mezclas raciales, el arribo de mandos militares de procedencia española para defensa del territorio, la movilización de población para organizarla como tropa, fueron factores que alteraron también la vida cotidiana. Los grandes comerciantes de la ciudad de México agrupados en su consulado, debido a las modificaciones efectuadas al comercio, pusieron sus intereses en otros rubros tales como la minería y las haciendas agrícolas y ganaderas. Este sintético panorama de los cambios sufridos nos permite entender también por qué la prioridad de mejorar los caminos, ya que era de primera importancia contar con un transporte expedito y funcional.

En el año de 2007 el Colegio de Michoacán publicó un libro titulado *Rutas de la Nueva España*¹ que arrojó luz sobre un tema que durante muchos años fue inédito y que sólo en los últimos periodos ha llamado la atención de historiadores y antropólogos.

A la temática de los caminos hay que encontrarle sus múltiples facetas, ya que no es fácil de integrar. Si nos abocamos a ello podemos encontrar por ejemplo material sobre la construcción de un camino que sea patrocinado por el Estado, donde se registraron las cuentas y el dinero en él invertido. Pero habrá que seguir buscando en diversas asignaturas otros aspectos sobre su importancia o a qué responde su construcción, que nos permitan encontrar el hilo conductor. También podrán percibirse fundamentos con los monopolios que la administración estatal manejaba; así, por ejemplo la Corona española tenía impuesto el monopolio en el azogue, la pólvora, el cobre y, en la segunda mitad del XVIII, decidió establecerlo sobre el tabaco. De sus controles se puede conocer el alcance de las rutas e inclusive, tal vez, el estado físico en que se encontraban. Pero la información que nos da suele ser parcial, pues puede mostrarnos una sola ruta o la distribución de cierto producto.

En mi tesis de doctorado, titulada *Camino real y carrera larga, la arriería en la Nueva España a fines del siglo XVIII*,² pude mostrar la ruta del estanco del tabaco desde los almacenes generales ubicados en la ciudad de México a diversos puntos del territorio novohispano, pero eran lugares donde se encontraban establecidas fábricas, o factorías y administraciones independientes, así como cabeceras de partido, que desde el lugar donde se encontraban ubicadas, hacían un reparto a los fielatos y estancos del tabaco de

¹ Chantal Cramaussel, ed., *Rutas de la Nueva España*, (Zamora, Michoacán: El Colegio de Michoacán, 2006).

² Clara Elena Suárez Argüello, *Camino Real y Carrera Larga, la arriería en la Nueva España a fines del siglo XVIII*, (México: Tesis para obtener el grado de doctor en Historia, Universidad Iberoamericana, 1994).

los puros y cigarros. Para dar una visión más integral de un camino, es necesario indagar en el archivo para tener una mirada más completa.

El conocimiento de rutas o trayectorias es de gran importancia para la historia y nos proyecta diversos aspectos económicos, sociales y culturales. Ruggiero Romano, nos señaló la importancia que tienen los caminos para la historia económica y social e hizo notar el descuido que la historiografía novohispana ha tenido de dicho tema. En el prólogo que escribe al libro de *Rutas de la Nueva España*, reconoce que cada autor en su capítulo le da un sesgo propio y considera que el libro cubre un espacio que no se había logrado, lo que permite dar una visión de conjunto.³ Refiere a un par de mapas de los caminos de Francia en los inicios del siglo XIX realizados por Bernardo Lepetit. En uno de ellos se observan las vías existentes, algunas concluidas y otras realizadas en tramos, mientras que en el otro se señalan áreas y se observa tanto el tipo como la frecuencia de la construcción de estas rutas. Todas aparecían empedradas, pero sólo algunas estaban completas, pues las demás eran tramos sin terminar, en mal estado y revestidos con el “pavé”.⁴

Por supuesto, en la Nueva España la proporción de camino empedrado en comparación con Francia en el mismo periodo era mucho menor y cuando se leen documentos sobre los incidentes de la arriería, se da una cuenta de que la gran mayoría de vías eran de terracería o a lo más habían sido desbrozadas de monte.

Romano aprovecha este análisis para señalar que la falta de rutas expeditas impidió la articulación de un mercado interno en la Nueva España que hubiera generado “una relativa homogeneización en los precios” en todas las regiones novohispanas, y hubiera impedido la escasez de moneda corriente en sus espacios. Aunque Ruggiero se disculpa de no tratar exclusivamente de caminos, nos muestra un problema teórico que en buena medida depende de la existencia y fluidez de éstos.⁵

La situación de los caminos en diversos países no era la mejor. En España desde inicios del siglo XVIII se empezó a tener conciencia de dicha necesidad, sin embargo, había escasez de recursos para su construcción debido a las deudas de guerra que España enfrentó a lo largo del siglo. Felipe V, primer borbón en España, nieto del rey de Francia y con la experiencia de ese país, siguiendo los estudios de Uztáriz, trató de mejorar las condiciones de los caminos e, incluso en la península, se formó un cuerpo de profesionales que se hizo responsable de estas obras, algunos de los cuales llegaron a la Nueva España en periodo temprano.

Fue a la mitad del siglo, en 1750, bajo el reinado de Fernando VI, y por recomendaciones del ministro Ensenada, que se trasladaron a la península profesionales y técnicos de otros países para construir caminos, canales y puentes, en un esfuerzo por ponerla en primera línea.

También estaba la propuesta por parte de la Corona de mejorar la conectividad de la red de caminos existentes, pero fue a partir de 1761, con Carlos III a la cabeza, que se trabajó más sistemáticamente con este objetivo.

³ Ruggiero Romano, “Prólogo”, *Rutas de la Nueva España*, ed. Chantal Cramaussel (Zamora, Michoacán: El Colegio de Michoacán, 2006) 9 – 16.

⁴ Pavé: empedrado, adoquín, pavimento.

⁵ Romano, 12 -16.

En el libro de *Rutas de la Nueva España* se privilegian las rutas principales del espacio novohispano y los lazos existentes en diversas poblaciones, conociendo la distancia entre unas y otras y la frecuencia de tránsito. Allí desarrollé un capítulo que trató sobre la construcción del camino de México a Toluca, que hacia fines del siglo XVIII, fue uno de los primeros caminos diseñado profesionalmente en la Nueva España y desarrollado por ingenieros militares de profesión, con una técnica de cimentación que implicaba niveles y desniveles, curvas y todo el arte de la construcción:

El camino se inició a raíz de la presión ejercida por el virrey Revillagigedo, al considerar la importancia que esa vía tenía para el abasto de cereales al Valle de México, proveniente del actual bajío michoacano, de Guanajuato y de la zona de Toluca. El modelo constructivo que se seguía era el de las vías romanas y fue aplicado también en España.⁶

Asimismo, por la parte del Bajío y Toluca llegaban a la Ciudad de México miel, leña, carbón, y otros productos elaborados por la población indígena. También se trasladaban miles de cabezas de ganado y había quienes se desviaban del camino de Acapulco a México para seguir por esta ruta. En la obra del *Teatro Americano* de Villaseñor se dice que quienes cargaban o descargaban mercancía y productos en la Nao de Filipinas se enfilaban hacia Celaya y luego a Tenango del Valle “para evitar lo fragoso del camino real”⁷ y no pasar por la ciudad de México. Por esta ruta se transportaba el cobre producido en la región michoacana, así como los productos de los estancos del azogue, la pólvora, los naipes y el tabaco; la mayoría de estos productos eran conducidos hacia las minas de plata de esa zona.

Ante las diversas crisis agrícolas que había sufrido la ciudad de México, en la segunda mitad del siglo XVIII, en 1771, el virrey Marqués de Croix decidió fundar un pósito para guardar maíz en Toluca, dadas las magníficas características que guardaba esta población tales como un clima frío que favorecía la conservación del grano y la riqueza de sus tierras que permitía abundantes cosechas de maíz, además de estar a una distancia de sólo doce leguas de la ciudad de México. De ahí la importancia de construir un buen camino que comunicara de manera fácil a la ciudad de México con Toluca. Villaseñor, hacia 1746, nos describe que “para atravesar Lerma se ha construido una gran calzada y dicha ciudad es el preciso tránsito de toda tierra adentro occidental”⁸. Estas situaciones explican lo importante que era hacer transitable el camino México-Toluca, pues se sabe que a fines del siglo XVIII había un movimiento considerable tanto de personas como de ganado menor y mayor, de diversos cereales, de herramientas y azogues para el beneficio de la plata y, por supuesto de este valioso mineral que era llevado a la capital. Como ya se mencionó anteriormente, también circulaban por esta ruta los productos básicos de la economía indígena, como la miel, la leña, y el carbón.

Distintos funcionarios y virreyes sugirieron la construcción urgente del camino de México a Toluca, dado el gran flujo de tráfico que registraba y el alto riesgo en que se incurría al recorrerse en época de lluvia. Tomando en cuenta estas consideraciones, el virrey Marqués de Croix recomendó a su sucesor Bucareli la atención a esta obra, así como a algunos ingenieros y otros funcionarios para que se hicieran cargo. El resultado fue la elaboración de documentos que trazaron el proyecto mediante algunos dibujos, planos y el cálculo de los costos para llevarla a cabo. Sin embargo, pasaron varios años

⁶ Clara Elena Suárez Argüello, “La construcción”, *Rutas de la Nueva España*, ed. Chantal Cra-maussel (Zamora, Michoacán, El Colegio de Michoacán, 2006) 235 – 261.

⁷ José Antonio Villaseñor, *Theatro Americano*, (México: Editorial Trillas, 1992) 197.

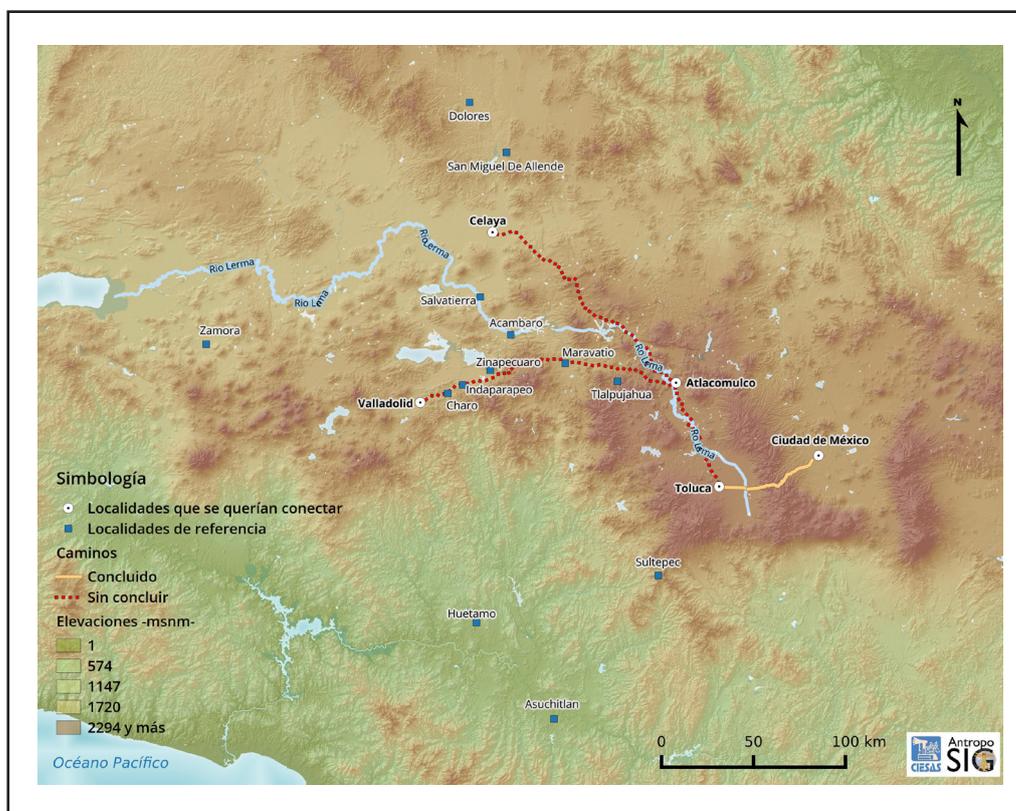
⁸ Villaseñor, 189.

sin que se concretara ningún proyecto, inclusive los primeros planos se perdieron. Finalmente hacia fines de 1793, después de muchos trámites y dilataciones, se inició la obra de la construcción del camino de México a Toluca, bajo el financiamiento del capitán Antonio Pérez de Soñanes, quien amparó su capital en el cobro del peaje. Este proyecto estuvo a cargo del ingeniero Manuel Agustín Mascaró y del capitán de dragones Diego García Conde. En junio de 1795 la obra del camino de México Toluca había concluido y en el siguiente mes se inició el cobro del peaje según lo establecido.

Problemas y logros en la construcción del camino Toluca – Atlacomulco –Valladolid y/o Celaya

Por Toluca, de manera fácil, se llegaba a la región michoacana o se bifurcaba al bajío guanajuatense. Por el sur, a tiro de mata, estaba la zona de Cuernavaca. Decimos que Toluca tenía un intercambio comercial importante con los lugares ya mencionados, de allí la idea de continuar el camino ya construido a Valladolid y a Celaya.

Mapa
 Construcción de caminos a lo largo del río Lerma para conectar la Ciudad de México con Toluca, Atlacomulco, Valladolid y Celaya



El Consulado consideraba que si se continuaba el camino a Celaya podría realizarse el traslado al interior del reino de manera más expedita, pues a partir de ese punto se podría viajar hasta Veracruz sin tantos rodeos y con ahorro considerable de tiempo. También serviría para ir al reciente puerto de San Blas en Nayarit y se podrían llevar pertrechos de guerra y otros materiales necesarios; la conducción de tabacos a las provincias internas sería mucho más fácil, así como las remisiones de plata o monedas necesarias y sus insumos.

Felipe Díaz de Ortega, intendente de Valladolid, reunió a los vecinos comerciantes de la ciudad, considerando adecuado imponer una pensión de dos pesos a cada barril de aguardiente o de vinos que entrara a la capital.⁹

⁹ “Caminos y Calzadas, 1792”, AGN, México, vol. 3, exp. 5, ff. 87 - 90.

Por otra parte se organizó un expediente con el avalúo de la obra, calculado en 20,774 pesos, que abarcaba los tramos que comprendían de Toluca hacia la jurisdicción de Indaparapeo, Maravatío y Zinapécuaro, además de considerar los costos de los puentes y pontones necesarios.¹⁰

El virrey Revillagigedo escribió al Intendente de Valladolid, que si bien, el Conde de la Contramina había aportado el dinero necesario para costear la obra del camino de México a Toluca, con calidad de retorno por medio del peaje, consideraba que para estos nuevos tramos no había sujetos acaudalados que los pudieran financiar, pero recomendaba que tanto los cabildos eclesiásticos como los seculares, que estuvieran dispuestos a aportar, lo hicieran, ya que no era lo más conveniente costearlos por medio de un nuevo impuesto como era el de la introducción de licores. El virrey opinaba que con lo que se lograra reunir se podrían arreglar las partes más esenciales de este camino. Adicionalmente, el virrey consideraba que el costo del arreglo sería menor que el que le habían indicado, y recomendaba que el intendente enviara un ingeniero para hacer un avalúo adecuado.¹¹

El procedimiento seguido por el Intendente para tratar de llevar a cabo la construcción del camino era solicitar a los subdelegados o a los corregidores de cada jurisdicción que establecieran contacto con algún ingeniero de la zona o, cuando menos, con un albañil entendido en obras; se habló con don Antonio de Larrondo del partido de Acámbaro, quien le solicitó al de Salvatierra alguien que pudiera construir. El único arquitecto que se encontró estaba en la real cárcel; un fontanero entendido puso pretextos sin sustancia para no contraer la responsabilidad. En Zinapécuaro tampoco se encontró ingeniero ni arquitecto que pudiera realizar la obra, por lo que se propuso a un minero de Oztumatlán, Juan Fournier, que radicaba en la ciudad de México, para hacer el trabajo. El subdelegado de Acámbaro mandó un albañil, que apenas duró un día y huyó con un caballo ensillado y herramientas que robó. El corregidor de Charo y el subdelegado de Tlalpujahuá ya habían realizado las diligencias de reconocimiento, y de los partidos de Indaparapeo y de Zitácuaro lo estaban haciendo.¹² En Zinapécuaro surgió un perito de arquitectura, Felipe Bustamante, quien mencionaba haber realizado el avalúo de la obra para el tránsito de coches con el cordel de cincuenta varas, y que uno antes de llegar a la hacienda que nombran del Arroyo de Los Naranjos, era el término de la jurisdicción de Zinapécuaro y de Indaparapeo. La cantidad que proporcionaba del camino con sus arroyos para sus puentes era de nueve leguas seiscientos setenta y cinco varas, y su costo, salvo error, el de 20,774 pesos.¹³

Felipe Díaz de Ortega, intendente de Michoacán recibió instrucciones de que las obras del arreglo del camino hacia Toluca sólo se realizaran en los tramos más necesitados y que fuera revisada por una persona entendida que radicara en Valladolid, así como que se prorrateara el costo de la obra entre los vecinos más pudientes económicamente.¹⁴

En 1796 se recomendó que el producto del peaje del camino de México a Toluca se utilizara para el inicio de una nueva obra: la continuación del camino entre Toluca

¹⁰ “Caminos y Calzadas, 1792”, AGN, México, vol. 3, exp. 10, ff. 238 – 266.

¹¹ “Caminos y Calzadas, 1794”, AGN, México, vol. 3, exp. 12, fs. 289 – 303,

¹² “Caminos y Calzadas, 1794”, AGN, México, Vol. 18, exp. 1. Caminos y Calzadas, 1794. agn, México, Vol. 18, exp. 4.

¹³ “Caminos y Calzadas, 1794”, AGN, México, vol. 3, exp. 10, ff. 238 – 266.

¹⁴ “Caminos y Calzadas, 1794”, AGN, México, vol. 18, exp. 3, ff. 22 – 34.

y Celaya, vía Atlacomulco. El Conde de la Contramina solicitó al ingeniero Mascaró reconocer el terreno, lo que hizo aconsejando la construcción de seis puentes: uno grande y cinco pequeños, con el costo de 23,600 pesos.¹⁵ Como se estimaban incalculables los beneficios de esta obra, don Antonio de Bassoco, prior del Consulado de la Ciudad de México, y el propio conde de la Contramina, ofrecieron el dinero necesario a nombre del Consulado y sin premio alguno, salvo la recuperación de lo invertido, mediante el cobro del peaje. El camino principiaría entre Lerma y Toluca y se calculaba tendría un costo de cuarenta a sesenta mil pesos. Para entonces ya estaba como virrey Miguel de la Grúa Talamante y Branciforte quien mantuvo una muy buena relación con el Consulado de la Ciudad de México. El virrey y la Junta Superior de Real Hacienda autorizaron la obra. Antonio de Bassoco, a quien a veces denominaban arquitecto, quedó al frente de la obra junto con Francisco Ygnacio de Yraeta, comerciante de mercancías de China, cuya base de operaciones era Acapulco, quien fungió como tesorero.

Cuando Branciforte le dejó el cargo al virrey Azanza, le recomendó especialmente a la corporación de comerciantes para atender estos asuntos, ya que habían logrado nuevamente ciertos privilegios.¹⁶ Incluso se le concedió prórroga a Bassoco para que continuara como prior del Consulado y pudiera estar al frente de estas situaciones.¹⁷

Aunque se hicieron varios informes, no hubo avance significativo de Lerma a Ixtlahuaca en 1797, a pesar de tener reconocido el terreno. En consecuencia el tránsito arribaba por Valladolid, Celaya, y Querétaro, siendo este muy abundante.

La construcción del camino se encontraba en manos de don Antonio de Bassoco quien informaba al virrey Azanza sobre los avances, destacando “su celo y eficacia”, ya que dicha obra era fundamental para el comercio y la agricultura. Hemos encontrado un indicio sobre la construcción de estos puentes, aunque desafortunadamente no corresponde al expediente que cita, pero indica que para construir el puente del río de la Laja inmediato a Celaya, a principios del siglo XIX, el director de arquitectura Antonio Velázquez y don Antonio Piñeiro, secretario de la Real Academia de San Carlos, no estaban de acuerdo con los planos del agrimensor Mariano Orihuela de 1803, por lo que se propuso a don Antonio Bassoco como arquitecto práctico para dirigir la obra con base en los planos trazados y aprobados por don Joaquín Heredia, un año antes en 1802.¹⁸

Sin embargo, paralelamente, el camino a Toluca tenía que arreglarse, pues algunos pasos no fueron adecuados provocando inundaciones. De esta forma se llevó a cabo la elevación de la calzada que pasaba por la zona de Lerma, que era la más susceptible a inundarse. Tenemos un informe que se dirigió al virrey en donde se le decía que en 1797 solamente se concluyó el puente del río Hondo del camino de México a Toluca, así como la reposición de muchos malos pasos que se estaban volviendo intransitables en más de seiscientas varas de largo, porque la calzada estaba muy baja y se inundaba y

¹⁵ “Estado, 1796”, AGI, Sevilla, 25, N° 59

¹⁶ *Instrucciones que los virreyes dejaron a sus sucesores*, tomo II, (México: Editorial Porrúa; 1991) 1282. “Estado”, AGI, Sevilla, 27, N° 35.

¹⁷ “Estado”, AGI, Sevilla, 36, N° 46.

¹⁸ “Diligencias para construir el puente de la Laja, inmediato a Celaya, el director de arquitectura Antonio Piñeiro, el secretario de la Real Academia de San Carlos, Velázquez, reprueban el plan del agrimensor don Mariano Orihuela de 1803, y se propone al arquitecto práctico Antonio de Bassoco para dirigir la obra, en base a los planos trazados en 1802, por el Arquitecto Mayor, Supernumerario de la Corte de México y propietario de la ciudad de Salvatierra, don Joaquín Heredia. La Laja, Intendencia de Guanajuato, 1802”, AGN, México, *Ayuntamiento*, Obras Públicas (077), Contenedor 08, vol. 17, exp. 10, ff. 43 .

los caminantes caían en las zanjas y aunque la calzada era ancha, quedaba angosta para el tráfico que llevaba.

De Lerma a Ixtlahuaca se pasó el año de 1798 en informes y recorridos, sin embargo, todo el empeño se puso en la construcción de los seis puentes y varias alcantarillas, ubicadas antes y después de Ixtlahuaca, y uno que otro mal paso que era urgente arreglar para mejorar el tránsito entre Valladolid y México. Esta situación fue informada al nuevo virrey, Miguel José de Azanza, mencionándole que se estaban construyendo los puentes y se estaba afianzando el contrato para el resto de los trabajos considerados.

Otra de las propuestas por parte de los maestros de la construcción era la realización de un camino recto a base de terraplenes entre Lerma e Ixtlahuaca. Este ahorra una legua y media de camino, en un trayecto de entre 11 o 12 leguas aproximadamente, pero resultaba muy costoso. Los inversionistas necesitaban revalorar de nuevo el proyecto para determinar si el ahorro de distancia, que era muy poco, merecía un gasto tan alto, o dejar el camino sólido que ya existía. El nuevo camino tendría que atravesar por haciendas y tierras de labor y llevaría años para solidificarse como el otro. Por otra parte, su construcción iba a incomodar a los dueños de las haciendas al dividirlos. Por todos estos inconvenientes se pidió al virrey permiso para variar el plan original elaborado por Ortiz y permitir la graduación de los costos en los casos necesarios, con el fin de reducir gastos y mejorar el camino. De los seis puentes, el de La Melera y el de San Pablo eran los de mayor consideración; ambos se localizaban entre Lerma y Toluca. En consecuencia se tenía contrato para realizar los dos puentes. Este contrato estipulaba incluir la construcción de varios terraplenes acortinados a los lados de los puentes y todo debía concluir en el término de un año. Mientras tanto seguía abierta la solicitud para conseguir otros contratistas para los demás puentes, a fin de que se trabajara en todos y se concluyeran al mismo tiempo que se compusieran los malos pasos y se construyeran las alcantarillas necesarias. Eso fue lo que informó Bassoco, esperando poder hacer más prolijo su reporte cuando hiciera el recorrido correspondiente a toda la obra.¹⁹

Los planes, y de acuerdo a la ordenanza de intendentes ya aprobada, era construir este camino para que pasara por la villa de Charo, pues en 1794 presentó un presupuesto cuyo costo era de 21,930 pesos para llevar a cabo un camino de 17,711 varas, aunque no se tiene la certeza de si fue llevado a cabo²⁰.

Se observa así que aunque fueron muchos los planes para construir este camino, la falta de recursos económicos y de gente profesional que realizara los proyectos, entretenía y dilataba más la construcción de la obra; los indicios que tenemos sobre esto más bien apuntan a la construcción parcial y por tramos. Lo que más bien sabemos sobre este camino inconcluso es que el virrey Azanza informaba al gobierno que la construcción del camino de Lerma-Ixtlahuaca a Celaya estaba en marcha y se habían concluido tres sólidos puentes sobre el río Lerma y otro sobre el río de Tungareo; que de Lerma a Ixtlahuaca ya podían circular coches y que la distancia entre estos pueblos se había acortado en más de tres leguas,²¹ y por supuesto, se alababa también el celo y eficacia de don Antonio de Bassoco.

¹⁹ “Estado”, AGI, Sevilla, N° 27, N. 325. Imágenes 9 – 11.

²⁰ “Camino y Calzadas”, AGN, vol. 3, exp. 13.

²¹ “Relación que don José Miguel de Azanza dio a su sucesor don Félix Berenguer de Marquina”, 29 de abril de 1800”, *Instrucciones que los virreyes dejaron a sus sucesores*, Tomo II, (México: Editorial Porrúa, 1991) 1343 – 1344.

PUENTES EN EL RÍO LERMA SANTIAGO

El llamado río Lerma o Santiago es un sistema fluvial fundamental, que atraviesa parte del centro y del occidente del territorio mexicano. Atraviesa una parte de nuestra región de estudio y donde se daban, en el periodo de lluvias, abundancia de éstas y grandes crecientes de río que impedían el paso a los transportistas por uno o varios días, ocasionando desgracias con frecuencia. También lo señalamos por la construcción de puentes que se dieron desde el siglo XVII, así como en el transcurrir del siglo XVIII.

Destacan los puentes novohispanos, de los que hay todavía seis. Uno del siglo XVII, en la ciudad de Salvatierra, construido por Andrés de San Miguel, monje carmelita y se realizó entre 1650 y 1652. Fue construido con recursos de la orden Carmelita, ya que la ciudad no contaba con recursos suficientes. Pero a los Carmelitas se les garantizó el préstamo con los ingresos de los Propios y Arbitrios de la ciudad. Además las autoridades locales convinieron que los frailes cobraran el peaje a los viajeros.²²

Otro puente famoso fue el de Molinos, ubicado a 60 kilómetros río abajo, en el noroeste del actual estado de Michoacán, pero alejado de las rutas carreteras principales, con un torreón central de forma cilíndrica, como se usaba en la época romana. En nuestra región de estudio también se encuentra el puente de Acámbaro, conocido como “puente de piedra”, pues pasa el río Lerma unos 90 kilómetros río abajo, para conectar con las ciudades de Salvatierra y Celaya.

Finalmente otro puente que consideramos importante se encuentra en el río de la Laja, que viene de la sierra de Guanajuato, desde el Cubo y pasa cerca de la población de Dolores, luego a San Miguel y a Chamacuero (hoy Comonfort), para después pasar por las estribaciones del oriente de la ciudad de Celaya y arrojar al Lerma pocos kilómetros después, antes de llegar a Salamanca. Pensamos que es el puente que refiere a Bassoco, aunque se le conoce también como de los Tepalcates o de Tresguerras, concluido hasta 1809 con arquitectura de la Ilustración.

Del río de La Laja las Relaciones Geográficas dicen que era muy caudaloso, y pasando por la ciudad de Celaya antes de incorporarse a Salamanca, se unía con el río Lerma, conocido también como río Grande.²³

Estos puentes se asimilan a la tradición constructiva romana antigua, con un sistema hispano de arcos formando bóvedas continuas o de cañón corrido, que casi siempre van paralelas al cauce de los ríos y en sentido perpendicular al largo del puente.

Si nos damos cuenta, eran puentes muy formales, de piedra, perfectamente estructurados, hechos en relación a la disposición que se daba a los caminos en épocas anteriores, que para que funcionaran medianamente, se les tenía que dar un mantenimiento constante. Los puentes fueron construidos de manera que tuvieran una vida útil muy larga, aunque en ocasiones las crecientes los arrastraban y había que volver a levantarlos, o utilizar grandes barcas que eran transportadas para atravesar el río, propulsadas por indígenas que nadaban bajo ellas o con calabazos, como fue el caso del camino de la ciudad de México al puerto de Acapulco, en donde se tenían que

²² *Obras de fray Andrés de San Miguel*, ed. Eduardo Báez Macías (México: Instituto de Investigaciones Estéticas, UNAM, 1969) 47

²³ Carlos Paredes Martínez, *Relaciones geográficas del Obispado de Michoacán en el siglo XVIII*. (México: Publicaciones de la Casa Chata, CIESAS, Universidad Michoacana de San Nicolás Hidalgo, México, 2005) 63.

atravesar los ríos Papagayo y Mezcala, los cuales presentaban con frecuencia fuertes crecientes.²⁴

CONCLUSIONES

Los caminos y las vías de comunicación son temas que a últimas fechas han despertado gran interés, y como anteriormente he mencionado, es un asunto que hay que documentar ampliamente en diversos tipos de registros, pues la información al respecto se encuentra dispersa y debe integrarse con variados documentos.

El avance de un país puede medirse por sus rutas y accesos, indicándonos la traza y el tipo de movimiento existente. Observamos que a fines del siglo XVIII y bajo el régimen borbónico, se tuvo gran interés por cubrir los puntos medulares con caminos construidos de manera más profesional. Por lo general, las vías existentes hasta entonces habían sido de tierra aplanada, y fue evidente que a fines del siglo, con gran esfuerzo, se buscaron financiamientos para construirlos de manera más profesional. Esto involucraba el uso de piedras o pavimento, el diseño de cunetas, y todo lo necesario para agilizar el paso.

Sin embargo, fue difícil concretar el apoyo económico, sobre todo por la gran cantidad de caudales que la corona española requirió en este periodo a raíz de sus guerras con otras potencias, y para lo que el común de la población novohispana contribuyó en gran medida, aportando desde un real los operarios, hasta cientos de miles de pesos los individuos más pudientes. Seguramente la explotación constante que en este periodo se hizo a toda la población, impidió en buena medida que se dieran más aportaciones económicas para construir los caminos.

De esta manera se observa que un camino “transversal” tal como era la continuación del camino de Toluca a Celaya y a Valladolid, no se concretó en todos sus tramos, principalmente por falta de recursos económicos, pero también por escasez de mano de obra profesional, por la indecisión de algunas autoridades y gente responsable, así como por los agitados sucesos de fines del siglo XVIII y los inicios del siglo XIX.

No obstante, hay que celebrar la construcción de puentes en esta ruta, que permitieron librar los ríos, sobre todo cuando iban en creciente e impedían la continuación del tráfico. Si bien no tenemos el costo de éstos, probablemente eran la parte más cara de cualquier camino, y fueron construcciones sólidas de piedra, cuya vida duró muchos años y algunos de los cuales todavía existen.

No hemos encontrado documentos, ni crónicas que den cuenta sobre la conclusión de la vía de Toluca a Celaya y a Valladolid en esa época, pero debemos decir que ni siquiera en el siglo XIX y la mayor parte del siglo XX se terminó esta carretera, a pesar de ser indispensable. Así lo demostró el intenso tráfico de carga y de pasajeros que siempre tuvo. Hace apenas unos cuantos años y de manera paulatina, esta vía fue construida como autopista, con bifurcación a las ciudades de Celaya y Valladolid. Su culminación ha permitido mejorar la movilización y desahogar el intenso tráfico del centro de la república.

²⁴ Ramón María Serrera, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias Españolas* (Madrid: Ministerio del Interior, Lunwerg Editores, S. A. Barcelona, Madrid, 1993, 2ª ed.) 34 – 36.

ABREVIATURAS

AGI. Archivo General de Indias, AGI, Sevilla, España.
 AGN Archivo General de la Nación, AGN, México, D.
 F., México.

OBRAS CITADAS

- Boils Morales, Guillermo. “La cuenca del río Lerma Santiago y su arquitectura en puentes novohispanos”. *Boletín del Archivo Histórico del agua*, Nueva Epoca, año 11 (enero – diciembre 2006).
- Capel, Horacio, Lourdes García et al. *Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII*. Barcelona: Publicación ediciones de la Universitat de Barcelona, 1983.
- Cramaussel, Chantal, ed. *Rutas de la Nueva España*. Zamora, Michoacán: El Colegio de Michoacán, 2006.
- González de Cossío, Francisco. *Historia de las Obras Públicas en México*, 3 volúmenes. México:Secretaría de Obras Públicas, 1976.
- Humboldt, Alejandro de. *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*. Ed. Juan A. Ortega y Medina. México: Editorial Porrúa, 1973.
- Instrucciones.
- Moncada Maya, José Omar. *Los ingenieros militares en la Nueva España*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1993.
- Obras de fray Andrés de San Miguel*. Ed. Eduardo Báez Macías. Instituto de Investigaciones Estéticas. México: Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Estéticas, 1969.
- Paredes Martínez, Carlos. *Relaciones geográficas del Obispado de Michoacán en el siglo XVIII*. México: Centro de Investigaciones y de Estudios Superiores en Antropología Social-Publicaciones de la Casa Chata, Universidad Michoacana de San Nicolás Hidalgo, 2005.
- Romano, Ruggiero. “Prólogo”, *Rutas de la Nueva España*, Chantal Cramaussel, ed. Zamora, Michoacán: El Colegio de Michoacán, 2006.
- Ramón María Serrera. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias Españolas*. 2ª ed. Barcelona, Madrid: Ministerio del Interior, Lunwerg Editores, S. A., 1993.
- “Relación que don Miguel José de Azanza dio a su sucesor Félix Berenguer de Marquina”. 29 abril 1800. *Instrucciones que los virreyes dejaron a sus sucesores*, Tomo II. México: Editorial Porrúa, 1991.
- Suárez Argüello, Clara Elena. *Camino Real y Carrera Larga, la arriería en la Nueva España a fines del siglo XVIII*. México: Tesis para obtener el grado de doctor en Historia, Universidad Iberoamericana, 1994.
- Suárez Argüello, Clara Elena. *Camino Real y Carrera Larga, la arriería en la Nueva España a fines del siglo XVIII*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1997.
- Suárez Argüello, Clara Elena. “La construcción del camino de México a Toluca a finales del siglo XVIII”, *Rutas de la Nueva España*, Chantal Cramaussel, ed., 235-260. Zamora, Michoacán: El Colegio de Michoacán, 2006.
- Villaseñor y Sánchez, José Antonio. *Theatro Americano. Descripción general de los reynos y provincias de la Nueva España y sus jurisdicciones*. México: Editorial Trillas, 1992.