

# Caminos y transportes mexicanos al comenzar el siglo XIX

SERGIO ORTIZ HERNAN

Desde el siglo XVI, primero del dominio español, comenzaron a construirse caminos para bestias y carretas en el territorio de lo que después sería México. En un principio, los conquistadores mejoraron las sendas o veredas indígenas, ampliándolas y consolidándolas, puesto que habían sido trazadas para el uso exclusivo de peatones. Con la colonización de nuevos espacios y el acicate de las riquezas metálicas se construyeron otras rutas que penetraban en los vastos dominios de los indios nómadas. Tal fue el caso de la "carretera de la plata" que se extendía hacia el norte, hasta Zacatecas y sus minerales recién descubiertos en la Bufo. También fue el caso de los caminos que partían desde Guadalajara hasta Juchipila, Zacatecas, Mazapil y Saltillo, o hasta Tlaltenango, Jerez y Fresnillo, o hasta Nochistán, Teocaltiche, Aguascalientes y el presidio de Cuicillo. . .

Existían, desde luego, dos rutas de acceso desde las costas malsanas de Veracruz hasta la ciudad de México: una era llamada de "Las Ventas"; la otra pasaba por Jalapa, Perote y Puebla. Había comunicación entre Puebla y Oaxaca y entre ésta y Tehuantepec y Hualulco; entre Orizaba y Veracruz; entre Orizaba y Huatusco. Desde la capital de la Colonia, levantada sobre las ruinas de la esplendorosa Tenochtitlan, podía viajar a Querétaro, San Felipe y Tepezala y, pasando por Zacatecas, Sombrerete y Nombre de Dios, llegar hasta Durango. También, a partir de San Felipe, se arribaba a San Luis Potosí, Venado y

Charcas; y las feraces comarcas de Michoacán y sur de Guanajuato, unidas con la ciudad de México, permitían el paso a León y Teocaltiche y luego, hacia el occidente, hasta Guadalajara.

Asimismo, estaba ya trazada la vía terrestre entre la Altiplanicie y la Mar del Sur, que más tarde sería llamada "el camino de Asia", por comunicar la ciudad de México con Acapulco, a donde llegaban los galeones de las Filipinas. Por el lado nororiental, a partir de Querétaro, era posible transitar un mal camino de herradura, apenas vereda en muchas ocasiones, que conducía hasta Tampico, salvando accidentados parajes. Además, en muchas partes surgieron caminitos alimentadores entre las minas aisladas y las rutas principales, entre las zonas agrícolas y los pequeños centros de consumo que comenzaban a formarse.

Tal era, descrita a grandes rasgos, la infraestructura caminera formada poco a poco según se extendía la colonización. Con el tiempo permitió satisfacer, más o menos eficazmente, las necesidades fundamentales del Virreinato, por cuanto hacía posible conducir los metales al puerto de embarque, sostenía la corriente periódica de las importaciones y el resto de las exportaciones, y daba curso a los abastecimientos para las ciudades principales.

Durante la primera mitad del siglo XVIII decayeron las condiciones de transitabilidad de los caminos, ya precarias desde antes. El mal estado de ellos se acentuó tanto que se constituyeron en serio obstáculo del buen desenvolvimiento de las actividades económicas. Hacia finales de la centuria la situación parecía ya insostenible y existía general acuerdo acerca de la

Nota: Este texto forma parte del libro *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, cuya segunda edición aparecerá próximamente. Se le han agregado dos cuadros y un mapa, tomados de un trabajo previo del autor.

necesidad perentoria de ponerle remedio. Las autoridades, los comerciantes, los hacendados, los que se preocupaban por las cuestiones socioeconómicas, en fin, los que elevaban quejas y representaciones ante el monarca o escribían memorias, todos coincidían: los malos caminos eran una traba del progreso.

Uno de los testimonios más elocuentes es el de un ingeniero y capitán del Real Cuerpo de Artillería quien, hacia 1783, inspeccionó los caminos, principalmente los de Veracruz, por encargo del gobierno virreinal. En su pormenorizado informe escribió: “. . . si los caminos se mantienen quebrados, incómodos y arriesgados como hasta aquí se ha experimentado en esta Nueva España, por eso transitan las gentes por pura necesidad, pensionadas a sufrir el continuo quebranto de sus personas, el demérito de sus bienes y la inutilidad de los animales como me lo ha hecho ver la larga experiencia de veintiocho años que sirvo al rey de oficial de artillería en este reino. . .”<sup>1</sup>

Las autoridades emprendieron reparaciones parciales de las rutas carreteras, a cargo de los alcaldes mayores de las poblaciones y con base en el trabajo de los indígenas. Con estos procedimientos fue poco lo que se pudo hacer y hacia la década final del siglo XVIII era inaplazable reconstruir o construir de nuevo los caminos por los que circulaban las corrientes mayoritarias del tráfico. Ese era el caso de las rutas al puerto de Veracruz, las más importantes desde todos los puntos de vista. En 1796 comenzó el Consulado de México los trabajos en el camino México-Orizaba-Córdoba-Veracruz. Para ello se le concedió el manejo del peaje ya recaudado y por recaudar, lo mismo que la autorización para obtener créditos complementarios. En 1810 se suspendieron las obras sin que el camino se hubiera terminado, pues quedó inconcluso el tramo Córdoba-Veracruz. Por su parte, el Consulado de Veracruz emprendió la construcción del tramo entre ese puerto, Jalapa y Perote, en el año de 1803. La obra se financió con el producto del peaje y la avería, y quedó concluida en 1812. En otros caminos también se hicieron mejoras y reconstrucciones, aunque quizá los esfuerzos no fueron lo bastante generalizados como para provocar un sustancial adelanto de la red vial.

Se ha estimado que, a fines del período colonial, formaban el sistema caminero del país 55 rutas carreteras y 105 de herradura. La longitud total que se le atribuye a esa red es de 27 325 km, divididos en 19 720 km, correspondientes a los caminos que sólo permitían el paso de bestias y peatones, y 7 605 km de los que admitían el trámite rodado. Cualesquiera que sean las críticas y ajustes que puedan hacerse a tales cifras, muestran un conjunto impresionante de vías terrestres de comunicación.<sup>2</sup>

El sistema vial novohispano en la primera década del siglo XIX ligaba todos los centros destacados por sus actividades económicas, por sus características sociales o por su importancia política. La ciudad de México era el núcleo: de ella partían los

grandes ejes carreteros, como el interoceánico Veracruz-Acapulco, el camino de “tierra adentro”, el más largo de todos, que llegaba hasta Santa Fe del Nuevo México y la ruta de Oaxaca, Tehuantepec y Guatemala. Estos eran los caminos más transitados e importantes, los que Humboldt consideró insustituibles por vías acuáticas navegables en virtud de “la constitución física del país”, que se sobrepondría a los “progresos de la civilización”, por grandes que éstos fuesen. Otras rutas, que comunicaban la ciudad de México con San Luis Potosí y Monterrey o con Valladolid y Guadalajara eran, en realidad, ramificaciones de la troncal a Querétaro, Zacatecas, Durango, Chihuahua y Santa Fe.

Aparte de esos cuatro caminos, los más destacados por la magnitud de las corrientes comerciales que por ellos transcurrían, otras rutas carreteras comunicaban la capital del país con poblaciones como Pachuca y Zacualtipán, con Toluca, Morelia, Tlazalca y Zamora, con Tenango y Cuautla. . .

La ciudad de México, ya directamente, ya mediante ramales, estaba unida con las localidades principales de las intendencias. Además de los caminos referidos, había comunicación de la capital virreinal a Laredo y Matamoros, por San Luis Potosí y Monterrey; de ella a Hermosillo y Ures, por Guadalajara, Tepic y Concordia. Podría llegarse, vía Puebla y Tehuacán, a Oaxaca. De allí, por caminos de herradura, a Tehuantepec, Tapanastepec y Pijijiapan, o bien a Chiapas, en las proximidades de San Cristóbal. También a partir de Veracruz, a los pueblos y ciudades del sureste, transitando a veces por cálidas veredas, a veces por agua en rústicas canoas y en muy raras ocasiones por caminos de buenas características.

En la Nueva España había rutas que no existen hoy como carreteras modernas. Algunos de los ejemplos más señalados son: los de las vías que cruzaban la sierra, una en Chiapas (Comitán-Pijijiapan, de 220 km), otra en el noroeste (Santiago Papasquiaro-Culiacán, de 308 km); el del extenso camino Valladolid-Tixtla que con sus 272 km carreteros y 260 de herradura, unía Michoacán con el actual estado de Guerrero por parajes inhóspitos y casi despoblados; y, finalmente, el de la ruta Bolonchenticull-Ciudad de las Flores, de 524 km, que cruzando la península yucateca llegaba al Petén.

Se presentan en seguida las distancias estimadas de algunos caminos novohispanos, por tramos y en total, según pudieron integrarse con base en los datos del ingeniero José R. Benítez. En este ordenamiento se arreglaron los tramos de modo tal, que se eviten las duplicaciones y no se computen las mismas distancias varias veces.

Con los 23 caminos incluidos se llega a un total de 12 573 km; la (c) puesta a continuación de ellos o de los tramos indica que se trataba de caminos carreteros; debe entenderse que los demás eran de herradura (véase cuadro 1).

No todos los caminos enlistados eran de primer orden, así por sus condiciones de conservación como por su importancia económica. Desde el punto de vista del comercio exterior, las rutas de la capital del Virreinato a los puertos de Veracruz y Acapulco fueron, sin duda, las principales. “Los metales preciosos, los productos de la agricultura y los géneros de Europa y Asia que anualmente se cruzan por estas dos vías —escribió Humboldt— son de un valor total de 64 millones de pesos.”

<sup>1</sup> Diego Panes y Avellán, “Descripción de los caminos que desde la plaza de Veracruz se dirigen a México por distintos rumbos. Ramales de camino que se proponen. . .”, México, 20 de octubre de 1783. AGNM. Fomento y Caminos, vol. 5, exp. 1, aparece como apéndice en *El camino México-Veracruz en la época colonial*, tesis para optar a la maestría en historia, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 1968, mimeografiado.

<sup>2</sup> Los datos se tomaron de José R. Benítez, *Historia gráfica de la Nueva España*, Cámara Oficial Española de Comercio en los Estados Unidos Mexicanos, Instituto Gráfico Oliva de Vilanova, Barcelona, 1929.

Más la importancia del eje interoceánico no se limitaba al intercambio con el extranjero. Especialmente por el camino a Veracruz circulaba un cuantioso tráfico orientado, por su origen y destino, a la satisfacción de necesidades internas. Este movimiento es difícil de cuantificar por la carencia de datos adecuados, pero quizá pueda estimarse, sin temor de exagerar, en no menos de \$20 millones. Por la ruta que unía a Veracruz con el Altiplano se conducía algodón, tabaco, textiles, azúcar, maíz, chile, frijol, frutas, madera, artículos de loza, carbón y otros productos de consumo y procedencia internos.

CUADRO I

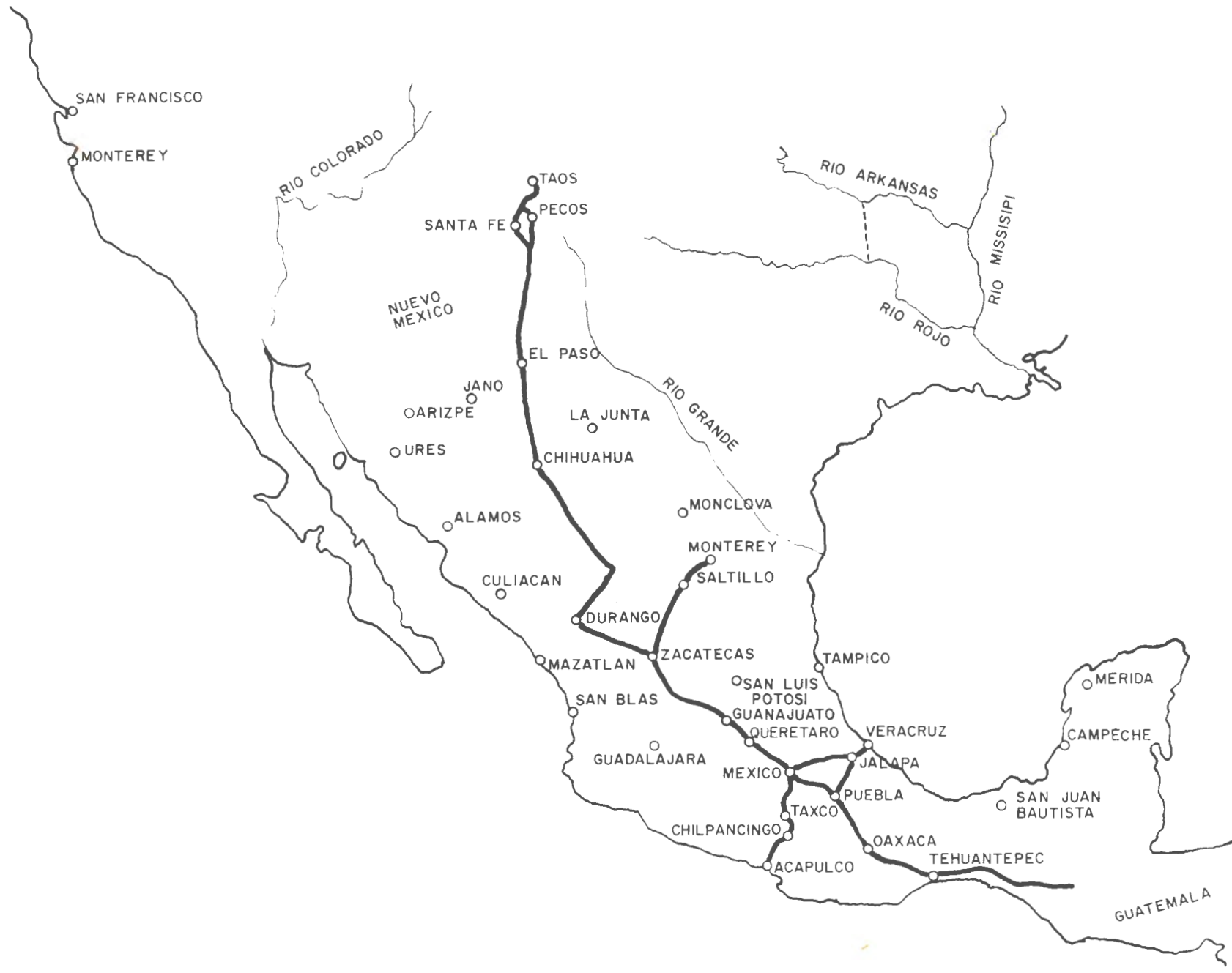
<i>Caminos y tramos</i>	<i>Longitudes (km)</i>
México-Tlaxcala-Veracruz (c)	364
Puebla-Veracruz (c)	260
Córdoba	150
Veracruz	110
Veracruz-Mérida-Cabo Catoche	1 489
Alvarado	56
Huimanguillo	514
San Juan Bautista (Villahermosa)	88
Campeche	352
Maxcanú (c)	96
Mérida (c)	56
Valladolid-Cabo Catoche	327
Puebla-Oaxaca-Chiapas	978
Tehuacán (c)	108
Tecomavaca-Oaxaca (c)	206
Tehuantepec	272
Tapanastepec	144
Chiapa	248
Tehuacán-Huajuapán-Etla	272
Oaxaca-Tehuantepec-Veracruz	420
Tapanastepec-Pijijiapan	156
México-Acapulco	500
Cuernavaca (c)	64
Chilpancingo	270
Acapulco	166
Acapulco-Jamiltepec-Oaxaca	420
México-Chihuahua (c)	1 620
Cuautitlán	28
San Juan del Río	136
Querétaro	56
Celaya	46
Irapuato	68
Lagos	106
Aguascalientes	96
Ojo Caliente	94
Zacatecas	26
Durango	284
Santiago Papasquiaro	180
Chihuahua	500
Querétaro-Laredo (c)	1 052
San Luis Potosí	240
Monterrey	548
Laredo	264
Irapuato-San Luis Potosí (c)	248
Guanajuato	40
San Luis Potosí	208
Monterrey-Matamoros (c)	336
Valles-Matamoros	532
Ciudad Victoria	256
Matamoros	276
Ciudad Victoria-Monterrey	376
México-Morelia-Guadalajara	510
Toluca (c)	64
Morelia (c)	212
Tlazazalca (c)	64
Zamora (c)	24
La Barca	56
Poncitlán	36
Guadalajara	54

<i>Caminos y tramos</i>	<i>Longitudes (km)</i>
Toluca-Tenancingo (c)	44
Guadalajara-Lagos	202
Tepatitlán (c)	82
Lagos	120
Guadalajara-Hermosillo-Ures	1 990
Tepic (c)	398
Concordia (c)	344
Culiacán (c)	346
Hermosillo	830
Ures	72
Tepic-San Blas (c)	72
México-Tuxpan	324
Tulancingo	116
Tuxpan	208
Tuxpan-Veracruz	240
México-Zacualtipán (c)	168
Pachuca	88
Zacualtipán	80

En cambio, el camino de Acapulco se definía más claramente por su relación con el intercambio exterior. El galeón de Manila desembarcaba en las costas del Pacífico muselinas, telas pintadas, camisas de algodón, seda cruda, medias de seda, objetos suntuarios de China y Filipinas, especias y perfumes. De regreso llevaba plata y algo de cochinilla oaxaqueña, cacao de Guayaquil y de Caracas, vino, aceite y tejidos de lana españoles, así como numerosos pasajeros, entre los que solían con frecuencia predominar los religiosos. Por la parquedad de los cargamentos distintos de las remisiones en metálico y por la abundancia de los misioneros, decíase que "la nao de China cargaba de retorno plata y frailes". Por la ruta México-Acapulco también circulaban mercancías procedentes de América del Sur, como cacao de Guayaquil, cobre de Coquimbo, azúcar y quina peruanas, y aceite y algo de vino que, igual que el cobre, eran chilenos. Este comercio, según Humboldt, no era muy activo. Los cargamentos de retorno consistían de "algunos géneros de lana de las fábricas de Querétaro, un poco de grana y mercancías de las Grandes Indias, que se exporta[ban] de contrabando".

Por la carretera México-Chihuahua (que, como se ha visto, se prolongaba hasta Santa Fe del Nuevo México, e incluso hasta Taos, punta de lanza de la obra colonizadora en el lejano septentrión), llegaban todas las semanas a la capital virreinal miles de mulas. Traían las recuas, barras de plata, cueros, sebo, harina y hasta un poco de vino de Paso del Norte (Ciudad Juárez). Retornaban con telas de lana de Puebla y Querétaro, productos europeos y asiáticos, así como hierro, acero y mercurio. Este camino real era de primaria importancia para la economía del país. Directa o indirectamente, por medio de ramales y rutas alimentadoras, servía a la mayor parte de los distritos mineros, a las zonas trigueras del centro y occidente, a las regiones ganaderas del norte y a todas las ciudades en donde había actividades manufactureras de consideración, exceptuando a Puebla, cuyos géneros de lana, sin embargo, circulaban por ella, igual que otros productos de la intendencia del mismo nombre, como las llaves, cañones y herrajes de Teziutlán, la loza poblana y la alcaparrosa de Zacatlán.

Por este gran camino central —que bien podía llamarse, como en el siglo XVI, cuando apenas llegaba a Zacatecas y su espléndida bonanza, la "carretera de la plata"— transitaban muy considerables productos agropecuarios y manufacturados. Por sus diferentes tramos se movían los artículos de la rica agricultura del Bajío, orientada al mercado; el ganado de las intenden-



Fuente: Sergio Ortiz Hernán, *Caminos y transportes en México a fines de la Colonia y principios de la Independencia. Su relación con el marco económico y social*. Tesis, ENE, UNAM, México, 1970.

cias de Guadalajara y Durango; las manufacturas de la ciudad de México, de Celaya, San Miguel el Grande, Querétaro, Guadalajara y otras localidades. . . Agréguese quizá los productos de las regiones vitivinícolas que quedaban dentro de su zona de influencia (Aguascalientes y Guanajuato), más el tráfico generado por las famosas ferias, y se completará un magnífico cuadro de grandes proporciones. Entre las ferias que se relacionaban con esta gran vía pueden mencionarse la de San Juan de los Lagos, la de Chihuahua y la de Taos.<sup>3</sup>

## CUADRO 2

*Relación de los caminos novohispanos con la superficie del país\**

Concepto	Km <sup>2</sup>	Kilómetros de caminos por cada 10 mil km <sup>2</sup>
Superficie estimada		
Por Humboldt	2 335 628	1.06
Por Lucas Alamán	3 792 333	0.65
Superficie real		
Del Virreinato de la Nueva España	4 216 342	0.59
De México independiente	4 290 757	0.58

\* Se estimó la longitud total de los caminos novohispanos, excluyendo los de los territorios perdidos después por México, en 24 800 km. Fuente: Sergio Ortiz Hernán, *Caminos y transportes en México a fines de la Colonia y principios de la Independencia. Su relación con el marco económico y social*. Tesis, ENE, UNAM, México, 1970.

En general, las necesidades de las minas y el transporte del maíz animaban el tráfico a lo largo de los caminos novohispanos, como señaló Humboldt: “. . .entre provincias que gozan en gran parte del mismo clima —dijo el sabio alemán refiriéndose sobre todo al Altiplano— y que tienen, por consiguiente, las mismas producciones. . . el comercio interior no podría ser muy activo. . .”, a no ser por el gran consumo de muy diversos artículos en los centros mineros y por las contingencias meteorológicas que afectaban las cosechas en unas regiones, mientras las favorecían en otras.

Así, en unas zonas había abundancia del grano fundamental, en tanto que en otras, con frecuencia aledañas, se presentaban la escasez y el hambre. Entonces, los precios del maíz variaban hasta en 150% y 350% entre provincias vecinas o no muy alejadas entre sí; es obvio que tan grandes fluctuaciones no sólo dependían de la escasez o la abundancia del cereal, sino también de la estructura monopolística del comercio y de las desfavorables condiciones del transporte. Según el ilustre autor y viajero, el tráfico de maíz revestía mucha importancia en las provincias de Guadalajara, Valladolid, Guanajuato, México, San Luis Potosí, Veracruz, Puebla y Oaxaca. Esto es, el consumo de dicha gramínea era mayúsculo en los territorios donde predominaban el indígena y el mestizo. En cambio, en las Provincias Internas (norte del país) moraba alrededor de la cuarta parte de la población blanca del Virreinato. Ahí, lo mismo que en las ciudades que concentraban a los criollos, el consumo de trigo era de consideración, pues los hábitos y niveles de vida imperan-

tes seguían las pautas europeas. Por eso, el consumo de harina de las ciudades de México y Puebla no se comparaba desfavorablemente con el de París: en las poblaciones virreinales era de 127 kg por habitante, en la primera, y de 115 kg en la segunda; en la capital francesa ascendía a 155 kilogramos.<sup>4</sup>

La esquemática visión anterior acerca del tráfico caminero no debe conducir a una generalización optimista de la abundancia de los intercambios. Es cierto que éstos estaban más extendidos de lo que con frecuencia se admite, como lo prueban los párrafos precedentes y el peso que, en el conjunto de la economía, guardaban las actividades orientadas básicamente a satisfacer necesidades internas y que llegaba al 85%. Pero no es menos cierto que muchos pueblos y regiones del país estaban aislados, así por la escasez o por la mala calidad de caminos y transportes, como por el carácter autárquico de sus economías. Aun en las zonas más pobladas, en donde predominaban las relaciones de mercado, había patentes casos de aislamiento, tanto por los obstáculos naturales cuanto por la falta de desarrollo general.

El estado de los caminos, además, había empeorado mucho durante el siglo XVIII, pese a los esporádicos esfuerzos por arreglarlos. En el “camino de Asia”, los ríos Papagayo y Mexcala, crecidos durante las lluvias, entorpecían el tránsito hasta impedirlo muchas veces con sus insalvables 300 m de anchura y la fuerza de las aguas, que arrastraban los pilares “construidos con enormes piedras de sillería” antes de que los arcos quedasen concluidos, frustrando así los intentos por tender puentes. Por si eso fuera poco, en contraste con el tramo desde la meseta de Chilpancingo hasta Acapulco, ancho y bien cuidado, el de la Cruz del Marqués—Huitzilac—Cuernavaca era “angosto y muy alto”, y de ahí hasta Chilpancingo tampoco destacaba por sus bondades.

La cuantiosa corriente de mercaderías que se transportaba por la ruta a Veracruz pasaba —al decir de Humboldt, al que se ha seguido en el párrafo anterior— “por un camino que se parece al que conduce desde Airolo al hospicio de San Gotardo (en los Alpes). Desde el pueblo de Las Vigas hasta el Encero, el camino de Veracruz no es muchas veces sino una senda angosta y tortuosa, y apenas se encontrará otro tan penoso en toda América. . .” Hasta 1795, antes de que se abriera el camino directo de México a Puebla, por la venta de Chalco, Córdoba, Texmelucan y Ocotlán, “se empleaban dos días para ir a la ciudad de Puebla desde esta capital, haciendo un gran rodeo hacia el NE por Otumba e Irolo, inclinándose desde allí hacia el SE por Pozuelos, Tumbacarretas y San Martín”.

Si tales eran las dificultades del tránsito en algunos de los caminos principales, puede imaginarse lo que ocurría en otras partes del país, a lo largo de innumerables veredas por territorios casi despoblados, por montañas, desierto y selvas.

En una relación del siglo XVIII se refieren así las precarias condiciones de las rutas virreinales:

“Los caminos son embarazosos para transitarlos. Los pedregales, lodazales, barrancos y cuevas son muy frecuentes y en los ríos y arroyos de alguna consideración no se halla más que

<sup>3</sup> Alejandro de Humboldt, *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España*. Editorial Pedro Robredo, México, 1941, t. IV, pp. 30-32, 37-38 y 78-80.

<sup>4</sup> Alejandro de Humboldt, *op. cit.*, t. IV, p. 37; t. III, pp. 55-56; t. II, pp. 225 y 271.



algún puente, agregándose que los aguajes suelen estar a larga distancia y los arrieros se ven precisados a andar dos grandes jornadas regulares en un día o extraviar el camino por parajes peligrosos de mucho rodeo.”<sup>5</sup>

## CUADRO 3

Relación de los caminos novohispanos con el número de habitantes del país\*

Año	Fuente	Población (habitantes)	Kilómetros de caminos por cada 10 mil ha
1803	Humboldt	5 837 100	0.42
1810	Navarro y Noriega	6 122 354	0.41
1820	Primer Congreso Mexicano	6 204 000	0.40
1823	Humboldt	6 800 000	0.36

\* Se estimó la longitud total de los caminos novohispanos, excluyendo los de los territorios perdidos después por México, en 24 800 kilómetros. Fuente: *Caminos y transportes en México* . . .

Humboldt, por su parte, asentó que los caminos longitudinales (los que corrían del SE al NO) resultaban de fácil conservación, en contraste con los transversales, que eran “más penosos” y requerían la atención gubernamental. Entre éstos consideraba —aparte de los dos principales a los puertos de Acapulco y Veracruz— los siguientes: Zacatecas-Nuevo Santander (Tamaulipas); Guadalajara-San Blas; Valladolid-Colima y su puerto, y Durango-Mazatlán.

Escribió el ilustre barón que sobre la mesa central era dable viajar en coches de cuatro ruedas, hacia todos los rumbos, a partir de la ciudad de México: a Guanajuato, Durango, Chihuahua, Perote, Valladolid y Guadalajara. Y agregó que desde la capital del país podía irse hasta Santa Fe en carruaje, en un viaje cuya longitud “sería más grande que la cordillera de los Alpes si ésta se prolongara sin interrupción desde Ginebra hasta las costas del mar Negro”. Pero en seguida matizó sus aseveraciones de suerte tal, que no queda duda acerca de la profusión de inconvenientes que sufría el empeño de vencer las distancias:

“...a causa del mal estado actual de los caminos, no se ha establecido carreteo para el transporte de los géneros; y se prefiere el uso de acémilas, de modo que millares de caballos y mulas, en largas recuas, cubren los caminos de México. . .”<sup>6</sup>

Pablo Macedo, el autor de las *Tres monografías* . . ., aportó otra prueba de la decadencia de la carretería en los años finales de la Colonia. En el artículo 65 de la Ordenanza de Intendencias (1786) se estatúa:

“Y supuesto que por un abandono sensible y perjudicial se halla casi extinguido en Nueva España el uso de los carros y carretas, que fueron muy comunes y facilitaban a precios

<sup>5</sup> José Bravo Ugarte, *Historia de México*, t. II, p. 189, citado por Diego G. López Rosado, *Historia y pensamiento económico de México, Comunicaciones y transportes. Relaciones de trabajo*, p. 22, UNAM, México, 1969.

<sup>6</sup> Alejandro de Humboldt, *op. cit.*, t. IV, pp. 30-31.

cómodos los transportes de efectos, géneros y frutos, se aplicarán los Intendentes con el mayor esmero a fomentar que en las provincias de su cargo se establezca la carretería, cuidando con igual desvelo de que los jueces subalternos se dediquen también a ese mismo objeto, promoviéndolo con los hacendados y vecinos de su jurisdicción.”<sup>7</sup>

No siempre habían predominado los transportes a lomo de bestia durante los siglos del imperio español. Epocas hubo en las que los vehículos de carga tuvieron general empleo a lo largo de las rutas de primer rango. El hecho es que por el tiempo de la visita de Humboldt, igual que en el último cuarto del siglo XVIII, eran los arrieros señores del camino. Su vida tenía quizá el atractivo de la continua mudanza, de los cambiantes panoramas, pero conllevaba penalidades infinitas: prolongadas travesías por parajes hostiles, falta de alojamiento, de comida y bebida, rigores del tiempo y el clima, inseguridad e incomodidades en los malos caminos. . .

Por ello, el capitán Panes y Abellán hablaba en su informe de los numerosos arrieros que sufrían enfermedades y aun la muerte, sobre todo en las zonas tórridas, por el género de vida que su ocupación les imponía. Humboldt no trató directamente el tema, pero se refirió a él de modo implícito al escribir sobre la gran mortalidad de las bestias de carga, que perecían por agotamiento “durante los viajes de largos meses sobre los caminos reales”.

Si mala era la condición de los caminos durante los últimos años de la paz virreinal, peor fue al consumarse la Independencia. La prolongada lucha emancipadora dañó las comunicaciones de modo considerable y con ello afectó los intercambios y cortó el crecimiento de las actividades productivas. Con gran frecuencia se interrumpió el tránsito a Veracruz entre 1811 y 1815; desde el primero de esos años no fue posible a los realistas el acceso al puerto de Acapulco; el paso por el camino de “tierra adentro” se tornó imposible y aisló a Guanajuato, San Luis, Zacatecas, La Nueva Galicia y las provincias internas; apenas en 1816, luego de casi cuatro años de guerra, pudo el gobierno restablecer precariamente el tráfico en el tramo México-Querétaro.

En todas las regiones donde las partidas insurgentes contaban con la fuerza suficiente, impedían el tránsito y dominaban los caminos. Cuando esto no les resultaba posible, destruían los puentes, cortaban las calzadas y mantenían amago constante sobre el movimiento de personas y productos. Eran —como escribió el obispo electo de Michoacán en su informe secreto al rey— “. . .los verdaderos soberanos del país, pues que disponen de los hombres y de las cosas, de la agricultura, de la industria, de los caminos. . .”

—“¿Dígame qué tal están los caminos y hosterías de Indias?” —preguntó el italiano a su interlocutor, en el Diálogo sobre la América septentrional, de *El Pensador Mexicano*, escrito a fines de 1813. Y la respuesta del francés indiano no se hizo esperar:

—“A excepción de muy pocos, los más están de los demo-

<sup>7</sup> Pablo Macedo, *La evolución mercantil. Comunicaciones y obras públicas. La hacienda pública. Tres monografías que dan idea de una parte de la evolución económica de México*, J. Ballezá y Cía., Sucesores, editores, México, 1905, p. 180.

nios. Sin embargo, todos se llaman caminos reales; pero lo son de conejos o pájaros, porque están intransitables. Sólo con leer los partes oficiales de las gacetas se sabe que hay parajes donde apenas se puede andar. . .”<sup>8</sup>

La decadencia de la economía, la ruina de la Real Hacienda y la necesidad que se imponía a los virreyes de dedicar los escasos arbitrios a los gastos de la guerra, impidieron toda mejora en las rutas terrestres, toda labor de mantenimiento. Si durante ciertas épocas de la Colonia pudo decirse que la red vial satisfacía, con más o menos eficacia, las exigencias de la realidad socioeconómica del país, con la Independencia no existió más tal situación.

## II

Después del efímero imperio iturbidista, México quedó con una herencia caminera en deplorables condiciones. En un documento oficial, leído ante el Soberano Congreso Constituyente en noviembre de 1823, dijo el ministro bajo cuyo encargo quedaron las vías terrestres, estas amargas palabras:

“Si en tiempos de tranquilidad y sosiego, bajo la influencia de una Constitución adecuada a nuestras costumbres y necesidades, la memoria anual. . . debe presentar el estado comparativo de los progresos sucesivos de la Nación en todos los ramos de que depende su prosperidad; en circunstancias enteramente diferentes, en medio de las oscilaciones políticas que son inevitables en una época en que se trata de asentar las bases fundamentales del gobierno y de la administración pública, no puede ofrecer más que la exposición de los esfuerzos que con más o menos suceso se han hecho para preparar aquellos felices resultados. . .”

En el caso de los caminos, sólo se refirió a los tres principales: el de Veracruz, el de Acapulco y el de Tierra Adentro. Después de elogiar los trabajos que realizaron los consulados en las rutas al Golfo, dijo que “la guerra y el descuido” habían inutilizado aquéllos: “algunos puentes se rompieron para impedir el paso de las tropas, el empedrado se desmejoró, y las corrientes de las aguas llovedizas descarnaron por todas partes los terraplenes”. Agregó que el camino de Acapulco se hallaba “en el más decadente estado” y que por falta de reparaciones había parajes “intransitables hasta para la arriería”.

De la gran carretera a Chihuahua y Santa Fe, el ministro sólo habló del tramo hasta Querétaro en los mismos términos pesimistas con que aludió a las anteriores. Luego de señalarle que era preciso utilizar el producto de los peajes en su finalidad específica de reparar caminos y no desviarlos a otros propósitos, como venía ocurriendo; luego de expresar la idea de que el peaje “o los capitales que sobre él se tomasen” podían ser la fuente de financiamiento para construir o mejorar las comunicaciones “de manera que todas pudiesen paracticarse en carruajes” en el resto del país, no se agrega nada en punto a esta materia.<sup>9</sup> ¡Como si en un inmenso territorio de más de 4 millones de kilómetros cuadrados no existieran otras rutas! Sólo cabe

suponer que era tan terrible su estado de conservación, y tal su inutilidad para el tránsito, que el ilustrado Secretario de Relaciones prefirió guardar piadoso silencio.

Abundan los testimonios de visitantes extranjeros que recorrieron el país durante el primer decenio de la vida independiente que confirman el supuesto apenas mencionado. Entre ellos pueden citarse a Ward, el primer representante residente de la Corona británica; a Poinsett, que primero vino como agente o espía y luego como diplomático; a Bullock Beltrami y Hardy. Este último fue, entre todos los visitantes que hicieron publicar sus impresiones sobre México, el que mejor y más extensamente conoció las sendas y caminos de la colonia recién emancipada. Valga su opinión, apoyada en el conocimiento directo, como ejemplo y resumen de los puntos de vista de los demás:

“Las carreteras en muchas regiones de México, y especialmente en las provincias del interior, son simples caminos transitados por caballos y mulas, pero nunca por un coche o una diligencia. Se necesita un gran conocimiento para viajar, y observaciones constantes y discernimiento agudo para distinguir los senderos de una carretera, los caminos que llevan a un rancho o a campos abiertos. . . y hasta los senderos abiertos por los conejos, porque todos ellos se parecen como las dos hojas de unas tijeras.”<sup>10</sup>

¿Cuál era la situación de los principales aspectos socioeconómicos del país durante el decenio 1821-1830?

El monopolio comercial que por tanto tiempo ejercieron los peninsulares había quedado roto por el peso combinado de la guerra, las obstrucciones de caminos, el comercio ilícito y la ofensiva de los intereses industriales y comerciales de los anglosajones. La abundancia de productos extranjeros perjudicaba gravemente las actividades internas, de por sí decadidas. No era conveniente abrir las puertas de par en par a los géneros y comerciantes foráneos —advirtieron desde antes de la Independencia lo mismo Quirós que Abad y Queipo— pues los productores del Virreinato no podían resistir los precios más bajos de los artículos importados. El resultado de esta desventaja se reflejaba de inmediato en la balanza de pagos: como contrapartida de los textiles y otros productos de importación abandonaba el país una corriente de metales preciosos. La ofensiva comercial inglesa comenzó desde antes de 1810, al amparo de los intentos liberalizadores del comercio que emprendieron las autoridades españolas, o bajo las banderas del contrabando. Pero fue en dicho año cuando Inglaterra trató de lograr un convenio que le abriera los puertos americanos.

Hacia 1817, la situación parecía definida: “. . . los que en la actualidad están haciendo el comercio con las Américas son los extranjeros: suyos son en la mayor parte los efectos que vienen, en los pocos registros que se salvan, procedentes de la Península; a ellos se les han abierto todos los puertos de la mar del Norte y del Sur de estas regiones; no se ha puesto en su giro el régimen conveniente para que no perjudiquen en sus introducciones los productos indígenas e industriales de ambos hemisferios, y sobre este desorden. . . se ha dado un extraordinario impulso al contrabando”.<sup>11</sup>

<sup>8</sup> José Joaquín Fernández de Lizardi, *El pensador mexicano*, Biblioteca del estudiante universitario, núm. 15, UNAM, México, 1962, p. 17.

<sup>9</sup> Lucas Alamán, *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores e Interiores presenta al Soberano Congreso Constituyente sobre los negocios de la Secretaría de su cargo*, leída en la sesión de 8 de noviembre de 1823.

<sup>10</sup> W. H. Hardy, en *Viajes en México. Crónicas extranjeras*, selección de Margo Glantz, Secretaría de Obras Públicas, México, 1964, p. 157.

<sup>11</sup> José María Quirós, “Reflexiones sobre el comercio libre de las Américas”, en *La libertad de comercio en la Nueva España en la segunda década del siglo XIX*, selección e introducción de Luis Chávez Orozco, “Archivo Histórico de Hacienda”, vol. I, México, 1943.

Esos eran los elementos característicos de las actividades comerciales luego de la independencia quizá agravados en sus consecuencias inhibitorias de las manufacturas mexicanas por la desaparición total de las trabas legales al libre intercambio y por la crisis generalizada que sufrió el país como consecuencia de la convulsión emancipadora.

Por su parte, la minería y la agricultura —igual que la manufactura— arrastraban desde siglos el lastre de estructuras poco propicias y habían visto intensificarse las contradicciones internas que detenían su progreso. A mayor abundamiento, la secuela de daños y destrucciones de las acciones bélicas fue mayor en los sectores agropecuario y minero que en el de las actividades secundarias.

Desde las primeras fases de la lucha, los trabajadores de las minas dejaron sus labores para tomar las armas; ciertos materiales estratégicos (mercurio, hierro, pólvora, sal) aumentaron mucho de precio; los impuestos que gravaban la explotación minera también se incrementaron; el crédito para capital de trabajo se encareció a tal punto, que los mineros aceptaron la baja del precio de la plata en un esfuerzo por obtenerlo de los comerciantes. Por otro lado, muchas minas quedaron abandonadas y sus pozos se inundaron, la madera se pudrió y la maquinaria, enmohecida y ociosa, era mudo testimonio de épocas mejores. Con todo esto y pese a los esfuerzos del gobierno por estimular la actividad, la producción sufrió una drástica caída: hacia 1819, la de oro se produjo a menos de la tercera parte del nivel anterior a la guerra, y la de plata cayó a un poco más de la mitad. En Guanajuato, según datos de Alamán, la disminución fue más violenta: la producción de oro tuvo una merma de 71% y la de plata una de 62%. En ese mismo distrito, los arrastres (máquinas que trituraban las rocas que contenían el metal) disminuyeron en un 91.5 por ciento.

Alrededor de 1824 comenzó la afluencia de inversión extranjera, sobre todo inglesa, a las minas del país y hacia 1827 ya funcionaban diez compañías foráneas, con intereses en más de 260 minerales repartidos en el territorio de diez entidades. Zavala calculó que sólo en tres años (1826-1829), los británicos invirtieron en El Oro, Guanajuato, Zacatecas y Sombrerete algo más de \$5.1 millones, cantidad que resultaba enorme para la época. Cuando una de las empresas de Inglaterra se hizo cargo de Real del Monte, antigua propiedad del Conde de Regla que estaba abandonada desde 1801, tuvo que enfrentarse a dificultades que, a distancia, resultan muy reveladoras del estado crítico de la minería

En efecto, la compañía tuvo que bombear toda el agua que inundaba los tiros, extraer toneladas de escombros, acumulados durante casi 23 años, y sustituir todo el maderamen. A fin de cuentas logró obtener plata por más de \$ 10 millones pero sus gastos pasaron de \$ 15 millones. La postración de la minería no podía evitarse sólo con nuevas inversiones, pues sus males eran de carácter estructural y no provenían únicamente de la guerra. A este respecto es muy ilustrativa la fecha en que se abandonó la célebre mina del Conde de Regla (9 años antes de iniciarse la lucha por la independencia), ya que muestra que el atraso técnico y otras contradicciones afloraron hasta hacer crisis en plena paz de las postrimerías de la Colonia. Por ello, no debe extrañar que hacia 1830, luego de inversiones por más de \$25 millones (esto es, un 25% mayores que los ingresos de la hacienda virreinal en la mejor época de finales del dominio español), todavía no se lograra la recuperación. Un alto funcio-

nario del gobierno expresó entonces la esperanza de que pronto se volviese a los niveles de “los tiempos más felices”.

La guerra trajo a la agricultura muchos y graves daños. Por todas partes podían verse los restos ennegrecidos de edificios y ranchos; el ganado había disminuido en el país y en muchas haciendas de labranza llegó a desaparecer, al decir de Julio Zárate, quien agregó: “en otras se carecía de los útiles más necesarios; . . . en las de caña de azúcar se hallaba destruida la maquinaria; en las fincas productoras de pulque, esparcida en la extensa zona de los Llanos, los magueyes se habían espigado, sin que se cuidase de hacer plantaciones de renuevos. Además, la decadencia en muchas de esas haciendas y la ruina de otras impedían a sus propietarios pagar los réditos de los capitales que gravaban a casi todas en favor del clero y de las fundaciones piadosas. . .”<sup>12</sup>

En la agricultura, como en la minería y en la sociedad toda del país que comenzaba su vida independiente, la guerra no había hecho más que acelerar procesos contradictorios que se enraizaban en estructuras y pautas de comportamiento muy añejas. No significa esto una negación de los males de la violencia, que en el sector agrícola —como se ha visto— fueron terribles, sino sólo adoptar una perspectiva adecuada. Otros factores, como la aguda estratificación social; la concentración de propiedades, rangos y riquezas; el injusto reparto del ingreso; la mentalidad dominante, opuesta al cambio y a la difusión de conocimientos, y otros de tipo similar, eran los determinantes del atraso generalizado de México.

Como se ha visto en la *Introducción* de este trabajo, la Independencia no produjo por sí sola los cambios estructurales requeridos para acelerar el desarrollo económico y social. Persistieron muchas pautas coloniales heredadas, persistió la “multitud de pobres de mediana clase que jamás respiran con libertad, ni gozan todo lo que apetecen”, a que aludió El “Pensador Mexicano”. También quedó la “infinitud de gente vaga, viciosa y miserable que no come, o si come es mal y si viste es peor” y, por supuesto, en la cúspide de tan injusta pirámide, permanecieron “algunos pocos ricos que cada uno de ellos es bastante a comprar treinta condazgos y cincuenta baronías (de Italia), y quedarse tan poderoso como antes”.<sup>13</sup>

El país era el de la desigualdad, como expresó Humboldt. Bajo ese signo comenzó una etapa trágica en que los esfuerzos de algunos por lograr la justicia social chocaban contra los privilegios de los pocos, en la que intentos en favor del progreso material fracasaban por la incompreensión de otros y, sobre todo, por la falta de condiciones objetivas adecuadas. Etapa, en fin, que Justo Sierra llamó “el periodo de anarquía”, y que estuvo marcada por constantes pronunciamientos militares y por dos agresiones imperialistas contra la República. En ese lapso de apenas 33 años hubo cinco constituciones o leyes supremas, se entronizó un imperio tan fugaz como ridículo, y se sufrió el despojo de más de 2.3 millones de km<sup>2</sup> (el 53% del territorio del país). Pero esa época fue también la de los repetidos intentos ferroviarios, la de los estudios, proyectos y concesiones que, tras muchos fracasos, cristalizaron en el pequeño ferrocarril de Veracruz a El Molino.

<sup>12</sup> Vicente Riva Palacio y Julio Zárate, *México a través de los siglos*, t. III, “La guerra de la Independencia”, Espasa y Cía., editores, Barcelona, s.f., p. 630.

<sup>13</sup> Joaquín Fernández de Lizardi, *op. cit.*, p. 4.