

Escripta

INTERESES PÚBLICOS Y EMPRESAS PRIVADAS
EN LA EDIFICACIÓN DEL CAMINO REAL/NACIONAL
DE LA CIUDAD DE MÉXICO A VERACRUZ (1540-1880)

PUBLIC AND PRIVATE INTERESTS
IN THE CONSTRUCTION OF THE CAMINO
REAL/NACIONAL FROM MEXICO CITY
TO VERACRUZ (1540-1880)

Sergio Arturo Vargas Matias
orcid.org/0000-0002-1824-7509

Recepción: 13 de julio de 2024
Aceptación: 1 de septiembre de 2024

Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir igual (CC BY-NC-SA 4.0), que permite compartir y adaptar siempre que se cite adecuadamente la obra, no se utilice con fines comerciales y se comparta bajo las mismas condiciones que el original.

INTERESES PÚBLICOS Y EMPRESAS PRIVADAS EN LA EDIFICACIÓN DEL CAMINO REAL/NACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO A VERACRUZ (1540-1880)

PUBLIC AND PRIVATE INTERESTS IN THE CONSTRUCTION OF THE CAMINO REAL/NACIONAL FROM MEXICO CITY TO VERACRUZ (1540-1880)

Sergio Arturo Vargas Matias¹

Resumen

El presente artículo² se centra en el proceso de conformación del Camino Real o Nacional de Veracruz, con especial énfasis en el análisis de las circunstancias y factores que motivaron la construcción de sus principales rutas a finales del siglo XVIII. Examina también a los actores que influyeron y participaron en dichos proyectos, así como las condiciones que provocaron su marcado deterioro a lo largo del siglo XIX y los numerosos, aunque infructuosos, intentos de los sucesivos gobiernos nacionales por reparar y mantener sus distintos tramos.

Palabras clave: Nueva España, México, Veracruz, Caminos, Siglos XVII y XIX.

Abstract

This article focuses on the process of shaping the Camino Real or National Road of Veracruz, with special emphasis on the analysis of the circumstances and factors that motivated the construction of its main routes at the end of the 18th century. It also examines the actors who influenced and participated in these projects, as well as the conditions that caused its marked deterioration

¹ Universidad de Sonora. Correo: sergiovargasm@gmail.com.

² Esta investigación se realizó con el apoyo del Sistema de Apoyos a la Creación y Proyectos Culturales, a través de la vertiente Fomento a Proyectos y Coinversiones Culturales, 2022.

throughout the 19th century and the numerous, albeit unsuccessful, attempts by successive national governments to repair and maintain its various sections.

Keywords: New Spain, Mexico, Veracruz, Roads, 17th and 19th centuries.

Introducción

A lo largo del periodo colonial, la vida social y económica de la Nueva España fluyó, al interior del territorio, a través de innumerables rutas que comunicaban las distintas regiones del virreinato. En este entramado de vialidades, destacaron tres: el camino México-Acapulco, el camino de Tierra Adentro, y el Camino Real de Veracruz, que enlazaba al puerto con la capital novohispana, al que dedicaremos las páginas siguientes.

La presente investigación se enfoca, *grosso modo*, en la comprensión de las dinámicas políticas, económicas y militares que explican el nacimiento y expansión de esta arteria, con base en la revisión de fuentes originales y la obra de autores como Rees, y Florescano Mayet, pioneros en el estudio del itinerario y, sobre todo, Valle Pavón. Sin duda quien más ha escrito acerca del tema, sin olvidar los trabajos de otros académicos que han hecho contribuciones puntuales, como Arcila Farías.

Por otra parte, dada la enorme complejidad del tema y los numerosos aspectos ligados a éste, la investigación se centra en la génesis y evolución de las vías por Xalapa y Orizaba del Camino Real/Nacional de Veracruz, por lo que no se abunda en tópicos como los peajes, la arriería, (Ortiz Vidales, 1929; Suárez Argüello, 1997; Cano López, 2005; Hausberger, 2014), y las cuestiones técnico-constructivas (Llanas y Fernández, 2012; Garza Martínez, 2012; Moreno Corral, 2023; Romero Olguín, 2023; Bühler, 2009, 2023).

El ordenamiento espacial de la Nueva España

Desde hace décadas, varios autores han propuesto diversos modelos para explicar el ordenamiento del espacio americano. Entre los más sugerentes,

destacan los de Wallerstein (centro-periferia), Mauro (complementariedad-competitividad), Chaunu (distancia-medios de transporte) y Assadourian (especialización regional-producción minera); empero, según Carmagnani, tales interpretaciones, como las que enfatizan los aspectos político-administrativos, son insuficientes para atender la pluridimensionalidad que caracterizó el proceso de conformación territorial de las posesiones españolas en el Nuevo Mundo.

Para ello, en opinión de Carmagnani, debe considerarse el papel de las élites y comunidades regionales y locales, cuyo accionar dio vida a una serie de ejes espaciales, que articularon «una pluralidad de lugares centrales que se conectan entre sí», y que como lo propuso Christaller para el caso de la Alemania meridional, constituyeron diversos entramados de centros poblacionales, altamente especializados y dotados de una fuerte autonomía, que ofrecían un vasto repertorio de funciones económicas, sociales, políticas, culturales, etcétera (2012, pp. 470-475).

Fue así que, desde la fundación del virreinato, la conexión entre el puerto y la Ciudad de México —y, por ende, la conformación de los recorridos entre ambas poblaciones— tuvo una relevancia crucial y estuvo marcada por la influencia de diferentes actores, circunstancia que influyó en el proceso de colonización del espacio novohispano, que hasta cierto punto puede englobarse en el modelo de desarrollo de redes de transporte enunciado por Taaffe, Morrill y Gould: primero se establecen algunos puertos dispersos y pequeños centros de intercambio, los cuales muestran poca influencia recíproca y están escasamente vinculados; por ello, hay una mínima especialización económica y predomina la agricultura de subsistencia.

Luego, se crean las primeras líneas troncales que unen las localidades portuarias con ciertas poblaciones del interior, así, principia la especialización regional, lo que a su vez estimula la aparición de trayectos secundarios, al tiempo que algunos puertos cobran importancia en detrimento de otros. Estas rutas (primarias y secundarias) propician una creciente interconexión, que impulsa la fundación de pequeños asentamientos adyacentes, que fomentan la especialización de actividades productivas en la zona y, por consiguiente, el aumento de los mercados para los centros urbanos. Todo ello favorece el

desarrollo de los puertos más grandes, en tanto que los más pequeños tienden a decrecer e incluso desaparecen.

Finalmente, los enlaces que concentran la mayor parte del tráfico se definen como prioritarios; la vecindad o mayor cercanía de ciertas zonas y poblaciones con éstos impulsa su crecimiento y genera la competencia entre ellas, lo que hace que se especialicen en ciertas áreas productivas y que, con el tiempo, se transformen en los principales centros mercantiles de la región (Taaffe, Morrill y Gould, 1963, pp. 503-505). Lo anterior, concuerda con lo dicho por Gago García y Serrano Cambrero, para quienes hay tres razones que determinan la creación de las primeras líneas de comunicación entre el interior y el litoral: el control político y militar sobre el territorio, la explotación y exportación de las riquezas y productos autóctonos, además de la distribución de los productos de la metrópoli en los mercados locales (2002, p. 69).

De esta manera, durante el periodo colonial se configuró una compleja retícula de caminos para atender las actividades productivas y comerciales de los novohispanos, entre los cuales sobresalían las vías entre la capital novohispana y Veracruz, cuyo principal derrotero, en el siglo XVI, iba por San Cristóbal Ecatepec, San Juan Teotihuacán, Otumba, Apan, Tecuac, Cáceres y Perote, «en donde iniciaba el rodeo del conjunto de elevadas montañas que une las cumbres del Pico de Orizaba y el Cofre de Perote, por el norte», pasando por Xalapa y La Antigua hasta Veracruz.

Con los años, el trayecto entre la capital de la Nueva España y Veracruz quedó establecido por dos arterias definidas a partir del punto por el cual cruzaban la Sierra Madre Oriental; una, al norte del Cofre de Perote, «el camino de la Veracruz», y la otra, «el camino nuevo», al sur del Pico de Orizaba. A diferencia de Rees,³ —para quien tales vías eran paralelas y redundantes— (1976, pp. 14-15), para Valle Pavón los itinerarios cumplían funciones diferentes, en concordancia con los intereses políticos, económicos y sociales de

³ Según Rees, «La competencia derivada de los intereses comerciales en Xalapa y Orizaba-Córdoba [...] estimuló la duplicación de la alineación de rutas. La constante rivalidad económica [...] se conservó lo suficientemente firme como para evitar la captura de los caminos y la aparición de una traza predominante». Esta idea ha sido retomada por otros investigadores para quienes la vía orizabeña era un «reflejo» de la que iba por Xalapa. Al respecto, véase: Driever, 1995, p. 7; Barragán-Álvarez, 2013, p. 33.

ciertos actores, y las dinámicas de poblamiento de las diversas regiones (2007, pp. 437-439).

En 1540, poco después de la fundación de Puebla, se edificó una senda para enlazar la ciudad con la travesía principal, que salía de Cáceres y pasaba por «Nopalucan y Amozoc antes de llegar a dicha ciudad». Tres décadas más tarde, se creó otro ramal, que pasaba por Huejotzingo, Texmelucan, Río Frío y Chalco. A las anteriores, se debe sumar la que comunicaba Puebla y Veracruz, «cruzando la Sierra Madre Oriental por el sur, a través de un paso que descendía por Orizaba» (Valle Pavón, 1992, p. 20).

Las vías por Orizaba y Xalapa del Camino Real

Entre los siglos XVI y XVII, la ruta por Xalapa tuvo preeminencia sobre su contraparte orizabeña pues corría por terrenos más llanos, lo «que hacía más fácil y cómodo el tránsito de carros y carretas» (Florescano Mayet, 1987, p. 28), lo que favoreció el establecimiento de numerosas ventas, la fundación de pueblos y comunidades a lo largo de su recorrido, y el asentamiento de numerosas haciendas cañeras y ganaderas en las cercanías de Xalapa, que además de proveer carne, producían cueros para exportación, principalmente al Caribe, y abastecían de burros y mulas a los arrieros (Blázquez Domínguez, 2003, pp. 142-144).

En cuanto al periplo por Orizaba, hay que decir que si bien era conocida por los conquistadores desde su llegada —pues fue la utilizada por Hernán Cortés para enfrentar a la expedición de Pánfilo de Narváez, y luego por Gonzalo de Sandoval para someter a los habitantes de Ahuilizapan (Orizaba), sublevados tras la «Noche Triste»—, era poco frecuentada debido a lo accidentado de su recorrido y porque únicamente conectaba con Huatusco al norte y Veracruz al oriente, por lo cual sólo se ocupaba para traslados locales (Florescano Mayet, 1987, p. 25).

Aun así, con el correr de los años la ruta cobró mayor relevancia gracias al traslado de hatos vacunos y lanares llevados a pastar en las llanuras cercanas a la costa del Golfo de México, las miles de cabezas de ganado

«procedentes de las tierras bajas del este —de las que posiblemente la mitad se enviaban a los rastros de Puebla—, Tepeaca y Tlaxcala» que pasaban por Orizaba, y los metales preciosos enviados a Veracruz para su embarque, así como por el tránsito de mercancías que salían del puerto rumbo a la Ciudad de México.

El incremento en su circulación motivó que en 1590 se planteara la posibilidad de habilitar el recorrido que iba por Cotaxtla, Orizaba, las Cumbres de Acultzingo, San Andrés Chalchicomula, Nopalucan y Amozoc para el paso de vehículos (Valle Pavón, 1992, pp. 20-21). Aunque el proyecto no se llevó a cabo, se hicieron algunas mejoras, pese a lo cual nunca pudo superar a su competidora, en otras razones, por la falta de poblaciones en su recorrido, el establecimiento de las Ferias en Xalapa en 1720, y la inseguridad ocasionada por los negros cimarrones, que en cualquier momento podían atacar las conductas que se aventuraban por estos lares (Florescano Mayet, 1987, p. 26).

No obstante, en algunos momentos esta carretera cobraba mayor importancia, ya que la excesiva concentración de tráfico en el «Camino de los Ventas» —aunado al poco cuidado que se le daba—, provocaba que muchos de sus pasos quedaran inservibles, por lo que muchos se veían obligados a viajar a través de su competidora, que, por ser menos frecuentada, en ciertas temporadas del año estaba en mejores condiciones (Florescano Mayet, 1987, pp. 28-29).

Fue así que a lo largo del siglo xvii la relevancia del eje Ciudad de México-Veracruz se consolidó, pues en la capital, además de las autoridades coloniales, residía el consulado de comerciantes, ente que gracias a su participación en la edificación de la plaza veracruzana y la estructura de defensa virreinal, se arrogó la gestión de diversas funciones, como la administración de la avería y la alcabala, por lo que pudo, en mayor o menor medida, influir en la configuración espacial novohispana, lo que según Carmagnani, pone en tela de juicio la idea, comúnmente aceptada, de un territorio ordenado y controlado desde la metrópoli (2012, pp. 485-488).

En síntesis, de acuerdo con Valle Pavón, mientras que la vía de México-Xalapa-Veracruz funcionaba para la comunicación directa entre el puerto, y la capital novohispana y Puebla, la de Orizaba enlazaba dichas ciudades con la plaza veracruzana, y además se usaba para viajar a las regiones del oriente, sur

y sureste del virreinato, y Guatemala, a través de un vasto tejido de senderos y derroteros secundarios (Valle Pavón, 2007a, p. 8).

Por ende, el Camino Real de Veracruz era el eje articulador de la Nueva España, pues conectaba —a través de la Ciudad de México— al Pacífico con el Atlántico por el Camino de Acapulco (Domínguez-Domínguez, 2018, pp. 21-23), y al septentrión con el resto del virreinato, por medio del Camino de Tierra Adentro (Florescano Mayet, 1987, p. 38); además, su recorrido aglutinaba diversos sistemas regionales (García Martínez, 2008, pp. 28-29) cruciales para la economía novohispana, como el litoral de Veracruz y la costa del Sotavento, las zonas de Córdoba-Orizaba y Xalapa, el Valle de Río Frío, los Llanos de Apan, y hasta cierto punto, la provincia de Oaxaca.

Con el auge de la Ilustración, los monarcas europeos comprendieron la necesidad de racionalizar el accionar del Estado con miras a impulsar el crecimiento económico para ello, se requería de la construcción de obras públicas no sólo para fomentar la industria y el comercio, sino para fortalecer las estructuras de gestión y defensa de sus posesiones ultramarinas. En el caso español, fue determinante la influencia de pensadores como Gerónimo de Uztáriz y Bernardo Ward —entre muchos otros—, quienes enfatizaron la importancia de contar con vías de comunicación eficientes para la consecución de dichos objetivos (Sanhueza Benavente, 2021, pp. 569-570).

No está de más recordar que en aquella época, mientras que Francia e Inglaterra, sus grandes rivales, habían instrumentado diversas medidas enfocadas al desarrollo de infraestructuras, España permanecía a la zaga. En el caso de los territorios americanos, la situación era incluso más acusada, a pesar de que desde el siglo XVI se habían dictado varias disposiciones para que las autoridades locales se ocuparan de edificar y cuidar las rutas y puentes necesarios para la circulación (Luengo, 2022, pp. 37-38).

El desinterés por las redes viarias se mantuvo hasta el siglo XVIII, cuando la Corona emitió las primeras instrucciones para arreglar las carreteras de la península y velar por la integridad de quienes transitaban por ellas. A lo anterior, hay que agregar el establecimiento del Cuerpo de Ingenieros Militares, muchos de cuyos integrantes tendrían un papel protagónico en la construcción de obras civiles (Sanhueza Benavente, 2021, p. 570), algo que puede observarse

en América y particularmente en la Nueva España, donde estos facultativos dirigieron varios proyectos de envergadura (Luengo, 2022, p. 39).

La atención sobre los caminos se acentuó a mediados del Siglo de las Luces, de la mano de personajes como Manuel Fernández de Mesa y el conde de Aranda, lo que estimuló la edificación del sistema vial español, tendencia que con la llegada al trono de Carlos III, se extendió a América, pues, el proyecto reformista borbónico demandaba un mayor aprovechamiento de los recursos generados por sus colonias, para lo cual era indispensable mejorar los mecanismos de control sobre el territorio:

Consolidar la conectividad terrestre era fundamental para el flujo expedito de las comunicaciones y fortalecer la colonización, sobre todo en aquellas zonas con baja presencia de la autoridad imperial. Regiones periféricas e interiores, como la Nueva Granada, la frontera norte novohispana o el sur de Chile eran vulnerables ante incursiones indígenas y extranjeras, por lo que desarrollar una red de caminos aseguraba la articulación de los territorios y la cohesión de los espacios mal controlados. A su vez, la apertura de vías por estos lugares, considerados como inhóspitos y salvajes, fue concebida como parte de un proyecto civilizador que llevaría a la integración de sus habitantes (Sanhueza Benavente, 2021, pp. 571-572).

Tipología de las rutas novohispanas

A finales del siglo XVIII y principios del XIX, había tres clases de recorridos en el virreinato: «carreteros, de herradura y veredas»; obviamente, los primeros acaparaban el interés de las autoridades tanto por su importancia económica como por su utilidad estratégica, pues, en teoría, a través de ellos podía circular cualquier tipo de vehículo con ruedas. Los de herradura eran aquellos que, por su menor tamaño, se usaban para el desplazamiento de jinetes «o arrieros con mulas».

Estos ramales eran comunes en casi todo el territorio, sobre todo, en las zonas montañosas y los pueblos de indios. Por lo general, partían de «las

ciudades, villas, haciendas, ranchos y pequeñas localidades». Por su reducida anchura, únicamente eran aptos para el paso de personas y bestias de carga, por lo que muchas veces se cerraban debido al crecimiento de la maleza y los encharcamientos (López Romero, 2008, pp. 93-94).

Independientemente de sus características materiales, conviene definir sus particularidades operativas, es decir, su cobertura espacial. En ese sentido, puede decirse que en la provincia veracruzana sólo había una travesía —el Camino Real— bifurcada en dos arterias —Xalapa y Orizaba—; varios trayectos que podrían considerarse interregionales —por ejemplo, el Córdoba-Coscomatepec-Huatusco-Xalapa—, y una infinidad de ramales internos que unían a los poblados cercanos (López Romero, 2008, 98-99).

En cuanto a la denominación de «Camino Real» del itinerario veracruzano, ésta aludía a una cuestión simbólica más que física, pues como ocurría con la mayoría de los caminos reales en América, muchos de sus segmentos alternaban «tramos de calzadas con otros de herradura e incluso miserables veredas». Por tanto, lo cierto es que el concepto de «Real» aludía, sobre todo a «su importancia y utilidad» como un dispositivo para consolidar la «colonización como una empresa real» (Pérez González, 2002, pp. 45-50).

Itinerarios, tramos y recorridos

a) Trayecto Veracruz-México por Xalapa, 1760-1775.

- En «derechura»: La Antigua, Rinconada, Plan del Río, Xalapa, Las Vigas, Perote, Soto, Tonguito, San Diego, Piedras Negras, Buenavista, Apan, Otumba, San Juan y Carpio.
- Por el camino de los virreyes: La Antigua, Rinconada, Plan del Río, Xalapa, Las Vigas, Perote, Soto, Hacienda de los Virreyes, Cuapiaxtla, Huamantla, Tlaxcala, Puebla, Cholula, Huejotzingo, San Martín, San Diego, Buenavista, Apan, Otumba, San Cristóbal y el Santuario de Guadalupe.⁴

⁴ «Derrotero de Veracruz a México por el camino de los virreyes», Universidad de Arizona (en adelante UA), Col. Morales de Escárcega, F1231. D47 1770z.

El viajante también podía usar la vía que salía de Huejotzingo por San Felipe, Hueyotipla hasta llegar a Apan.

b) Trayecto Veracruz-México por Orizaba, 1771-1797.

- Por San Lorenzo: Buenavista, Jamapa, La Asperilla, Venta de la Alhaja, Cotaxtla, Paso del Obispo, Las Vacas, San Juan de la Punta, San Lorenzo de los Negros, Peñuela, Córdoba, Orizaba, El Ingenio, Maltrata. Otro iba de La Asperilla a Cotaxtla por Santa Lucía, Paso de los Carros, San Campus, Palma Sola y Hacienda de la Concepción.⁵
- Por San Diego: San Diego, El Temascal, Abra de don Salvador, Córdoba; o de San Diego a El Naranjo, Santiago Huatusco, San Juan de la Punta; otro derrotero iba de San Diego a San Juan de la Punta, seguía por El Temascal y Santiago Huatusco hasta Córdoba.

Aspectos en torno del arreglo de los recorridos

Hay que señalar que pese a su importancia, estas rutas —como casi todas las del virreinato—, por lo regular estaban en malas condiciones, lo que provocaba constantes reclamos de los arrieros, traficantes y pueblos de indios, quienes lamentaban que las vías fueran intransitables la mayor parte del año, aunque ellos pagasen el peaje estipulado por los ayuntamientos,⁶ supuestamente destinado a la composición de las carreteras y la edificación de puentes y alcantarillas, pero cuyo uso por lo general, era poco claro.

⁵ «Derrotero del viaje que hacen los exmos. Señores virreyes de este reino. Jornadas en su distrito y ceremonias de su entrada hasta llegar a la Ciudad de México desde el puerto de Veracruz», Biblioteca Nacional de España (en adelante BNE), ms. 12975/20.

⁶ Mediante un decreto promulgado el 23 de enero de 1759, el virrey marqués de las Amarillas dispuso el cobro del peaje para quienes transitaban de Veracruz a Orizaba y Xalapa, con una cuota de un real y medio por cada mula cargada, un real por cada mula sin carga, seis reales por cada carro volante o litera, y doce por cada forlón. El derecho de peaje de Veracruz a Xalapa se estableció el 1 de febrero de 1759, y el de Veracruz a Orizaba el 4 de octubre de 1760 (Panes y Abellán, 1992, p. 54).

Más allá de la desidia de las autoridades y el mal manejo de los fondos del ramo del peaje,⁷ es preciso señalar que entre los jefes militares del virreinato prevalecía la idea de «no abrir o facilitar los caminos de un reino, o provincia, que se considera expuesta a una invasión», pues creían que «la escabrosidad de estas avenidas» era la mejor y más segura protección de la Nueva España, lo cual, paradójicamente, dificultaba la concreción de los minuciosos proyectos de los ingenieros del rey para la construcción de fortificaciones e instalaciones militares y, por ende, para el funcionamiento de cualquier plan de defensa.

Los aspectos militares como acicate para el arreglo de los trayectos

a) Las ideas de Antonio de Ricardos

Tras la toma de La Habana por los ingleses (1762), Antonio de Ricardos, estratega que llegó al virreinato como integrante de la comitiva de Juan de Villalba, cuestionó aquellos supuestos, pues consideraba inverosímil que los británicos quisieran apoderarse del virreinato, pues un ataque de semejante magnitud requeriría de una cantidad de recursos que dejaría inerte su propio territorio; por eso creía que el objetivo del ataque inglés sería la toma de la plaza veracruzana, para lo cual les bastaría con una parte de las fuerzas que «ha empleado en la guerra última».

Por tales motivos, en opinión de Ricardos era urgente arreglar las arterias para auxiliar a las fuerzas concentradas en Veracruz y evitar así la pérdida de la ciudad. Con estas miras, propuso variar el derrotero de la ruta por Orizaba, alineándolo al curso del Río Jamapa, a través del Paso del Licenciado, «o por el que llaman del Aguardiente en Quijotepec, el Rincón Navarro [...] a la villa de Córdoba», con lo cual su recorrido se acortaría unas ocho leguas, lo

⁷ En junio de 1779, Manuel Martín Merino, fiscal de lo civil, informó al rey Carlos III del caótico estado del ramo del peaje en la provincia de Veracruz, especialmente en las administraciones de Orizaba y Xalapa. El fiscal expuso al rey que, desde su establecimiento, el arbitrio había sido manejado con una enorme negligencia, y que por la multitud de entidades que habían participado en su recolección, era casi imposible exigirle cuentas a nadie de sus entradas y, por ende, de la aplicación de sus recursos. Manuel Martín Merino al rey Carlos III, Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Caminos y Calzadas, vol. 11, exp. 1.

que facilitaría el paso de carretas y la instalación de hospitales y puestos de aprovisionamiento.⁸

Según parece, las reflexiones de Ricardos permearon en la rígida mentalidad de los estrategas novohispanos pues en 1766, el ingeniero Ricardo Aylmer propuso la reedificación del tramo Xalapa-Perote, mismo que tres años más tarde, José González inspeccionaría para evaluar su compostura, como parte de las obras del fuerte de San Carlos de Perote (Fernández, 2011, pp. 30-31).

b) Los caminos de la maestranza

En abril de 1776, la Corona sopesó la posibilidad de construir una maestranza de artillería en la Nueva España, proyecto acariciado a principios de siglo,⁹ pero que por distintos motivos no se concretó. Dado que en aquel momento la coyuntura era favorable, el ministro de Indias, José de Gálvez, pidió al virrey Bucareli que dedicara «toda su actividad y celo sin perdonar providencia de cuantas puedan conducirse a verificación, a cuyo fin puede vuestra excelencia pedir todos auxilios que crea convenientes se le remitan de estos reinos».¹⁰

En un principio, se pensó instalar la fundición en Perote;¹¹ sin embargo, como se pretendía que la maestranza surtiera a todas las fortificaciones del virreinato —e incluso a otras en América—, se decidió buscar otra ubicación con las condiciones idóneas para hacer carreteras y transportar «cómodamente

⁸ «Memoria sobre la conveniencia de variar la dirección de los dos caminos desde la plaza de Veracruz a Orizaba y Xalapa, y de abrir para el carruaje el primero», Real Academia de la Historia (en adelante RAH), 9/4483(54).

⁹ «Relación que acompaña el mapa comprendido entre el camino de Veracruz a Xalapa, y el Río Blanco o de Tlalixcoyan hasta Orizaba, para su mejor inteligencia», AGN, Indiferente de Guerra, vol. 532a.

¹⁰ José de Gálvez al virrey Bucareli, Archivo General de Indias (en adelante AGI), Indiferente, 1901, Madrid, 1 de abril de 1776.

¹¹ «Relación que hacen los capitanes de ingenieros Pedro Ponce, y de artillería Diego Panes del reconocimiento que de orden de su excelencia han practicado en la villa de Orizaba, su valle, y caminos, a fin de hallar sitio adaptable para establecer una sólida y permanente fundición de artillería de bronce, que pueda proveer la que se necesite en los destinos que previene la superior orden y facilitar sus transportes: con expresión de lo que es esta villa, su situación, la de la casa aprobada para la dicha fábrica, cómputo de su total costo hasta ponerla de uso, el de recomposición de caminos y demás que se demuestra en los planos y cálculos que acompañan», AGI, Indiferente, 1901.

y sin excesivos expendios» la artillería a Perote y Veracruz. Por ello, en abril de 1777, los capitanes Pedro Ponce y Diego Panes inspeccionaron la comarca orizabeña, cuya cabecera ofrecía la ventaja de hallarse «amurallada en el circuito del valle por disposición de la naturaleza con altos e inaccesibles montes que la rodean».

Concluido el recorrido, los militares presentaron un proyecto para reparar varios tramos del itinerario Orizaba-Veracruz, así como para la construcción de algunos puentes y calzadas en distintos sitios (Cuesta del Cacalote, barranca de Villegas, Córdoba, San Lorenzo, El Encinar, Manuel de Dios, San Campus, La Tinaja, San Joaquín, Tenacalco), para agilizar el envío de las piezas de artillería hasta El Limón, punto aledaño al Río Blanco, en donde se embarcarían rumbo al puerto de Alvarado (Gallegos Ruiz, 2012, pp. 6-11). Tan grandes eran los beneficios que prometía la construcción de la vía por Orizaba, que

[...] en poco tiempo podrá rehacerse la Real Hacienda lo que desembolsara en la fábrica y compostura de caminos, porque por estos caminarían los del comercio de México, Puebla y de lo interior del reino imponiendo una pequeña pensión al pago de su piso; y las entradas y salidas de esta villa de Orizaba a uno y otro rumbo para proveer de artillería al puerto de Veracruz, sus costas adyacentes, el Real fuerte de San Carlos y demás, prometiendo sus caminos más regularidad para componerlos y dejarlos corrientes de ruedas.¹²

c) Otras propuestas del periodo

Al poco tiempo, la entrada de España en la guerra de Independencia norteamericana hizo temer la posibilidad de un ataque inglés, lo que motivó nuevos reconocimientos; en octubre de 1779, Diego Panes y Abellán recorrió los itinerarios de la plaza veracruzana a Perote y a Orizaba. En su informe, Panes destacaba

¹² Pedro Ponce al virrey Bucareli, AGI, Indiferente, 1901.

la necesidad de colocar galerones en puntos estratégicos para acuartelar a las tropas, y arreglar diversos tramos para el paso de carruajes.¹³

Luego, entre 1781 y 1783, Pedro Ponce reparó varias secciones del trecho del fuerte de San Carlos a la venta de La Rinconada, poniendo calzadas empedradas «sobre todo en los malos pasos [...] como [el] llano de Lucas Martín y Cruz de Piedras (actual Plan del Río)»; simultáneamente, Alfonso Sánchez de Ochando compuso el tramo Veracruz-La Antigua y, posteriormente, del Puebla-Perote (Fernández, 2011, pp. 30-31).

El proyecto de Diego Panes y Abellán

Más allá de los anteriores, el proyecto más importante del periodo fue el de Diego Panes, quien en diciembre de 1782 pidió al virrey Martín de Mayorga que lo comisionara para

formar una descripción justificada y clara de distancias, tránsitos malos y buenos, reparos que se necesitan, direcciones que se deben tomar por más acomodo [...] presupuestos y cálculos prudenciales de los costos que se podrá causar según se presenten los reparos de necesidad y cuánto puede exigir al conocimiento fundamental de tan importante materia».¹⁴

Panes salió de la Ciudad de México con dirección a Veracruz el 17 de febrero de 1783, en compañía de su hijo José Manuel, un sargento y dos artilleros. Panes quería que más que reparaciones provisionales, se hicieran itinerarios «firmes, seguros y cómodos [...] según los de Europa», pues advertía sobre el riesgo de escatimar recursos «por una economía mal entendida» que irremediamente, hacía necesaria una «continua recomposición, en que

¹³ «Relación individual de los caminos, y tránsitos desde la plaza de Veracruz por la parte del norte hasta el fuerte de San Carlos de Perote, y por la del sur hasta la villa de Orizaba», AGN, Indiferente Virreinal, cj. 1022, exp. 25.

¹⁴ Diego Panes al virrey Mayorga, AGN, Fomento-Caminos, vol. 1, exp. 10.

insensiblemente se consume mucho más dinero como hasta aquí se ha visto sin haber caminos». ¹⁵

Aunque Panes recorrió ambas rutas del Camino Real —y calculó los costos para el arreglo de la vía por La Antigua y Xalapa—, es clara su preferencia por la arteria orizabeña, que se entiende por el escollo que significaba el paso del Río de La Antigua. No obstante, Valle Pavón cuestiona la imparcialidad de Panes, pues «éste tenía estrechos lazos con los mercaderes de la capital» quienes además de tener mucho interés en que el nuevo derrotero fuera por Orizaba, «en 1789, acordaron financiarlo para que continuara escribiendo su obra sobre la historia de América» (Valle Pavón, 1992, p. 190).

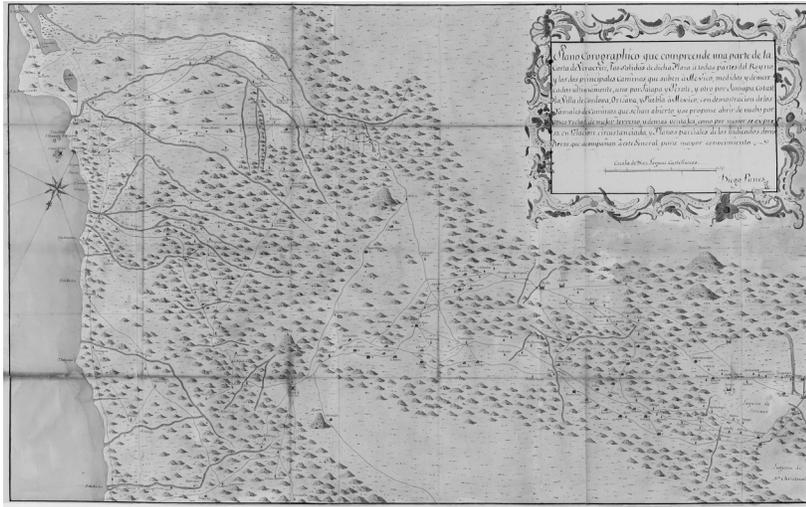
En consecuencia, en aquel momento se debatían dos opciones para trazar la nueva carretera: la primera iba por la costa de Barlovento pasando por La Antigua y Xalapa hasta llegar a la fortaleza de Perote. La segunda proponía llevar el recorrido por Buenavista y El Molino, con dirección a el Paso del Licenciado, Córdoba, Orizaba, San Andrés Chalchicomula, Amozoc, Puebla, San Rafael, Los Reyes y El Peñón (imagen 1).

En opinión del fiscal de la Real Hacienda, Ramón Posada —quien respaldaba la propuesta de Panes—, la ruta por Orizaba era trece leguas más reducidas que la de Xalapa y requería una inversión de 521 900 pesos, en tanto que el costo de la vía xalapeña era de 517 250 pesos, más los 401 292 pesos, 4 reales en los que Miguel del Corral estimaba el costo del puente sobre el Río de La Antigua. Por si fuera poco, el trayecto por Orizaba ofrecía

[...] la ventaja de facilitar el comercio y el giro de las grandes poblaciones y fértiles provincias que se encuentran precisamente en el camino de las villas; que en caso de invasión puede ser socorrida la ciudad de Veracruz tres días antes, que por Xalapa, desde esta capital, y que puestos en tierra los enemigos por Sotavento o Barlovento, entre el Río de La Antigua y la plaza, o por cualquiera otra parte de la costa, colocándose detrás del expresado caudaloso río, les sería

¹⁵ «Descripción de los caminos que desde la plaza de Veracruz se dirigen a México por distintos rumbos. Ramales de camino que se proponen por más rectos y cómodos. Cálculos prudenciales de costos y demás contenido en esta representación y en planos y perfiles separados. Por Diego Panes y Abellán, capitán del Real Cuerpo de Artillería y comisionado por el superior gobierno de este reino», AGN, Fomento-Caminos, vol. 5, exp. 35.

Imagen 1. Proyecto para la construcción del nuevo Camino Real de Veracruz por Orizaba



Nota. Diego Panes y Abellán, 1783. Biblioteca Nacional de España.

posible y fácil impedir los socorros que se pretendiesen introducir por aquel único y forzoso paso.

Dada la magnitud del proyecto, Posada aconsejó al nuevo virrey Bernardo de Gálvez que antes de enviar la propuesta de Panes al rey, fuera analizada por voces expertas, como el gobernador de Veracruz, José Carrión y Andrade; el ingeniero en jefe, Miguel del Corral; y los integrantes de la junta de la Real Hacienda, para que evaluara de forma precisa la viabilidad del proyecto.¹⁶

a) Disputas por la elección de la ruta

Semanas más tarde, Corral rebatió muchas de las afirmaciones de Panes, sobre todo, en cuanto a la idoneidad de la vía orizabeña, tras lo cual ambos personajes se enfrascaron en una ríspida disputa en la que Corral llegó al extremo de poner en duda la capacidad de Panes para dirigir una obra de tal envergadura.

¹⁶ Resolución del fiscal Posada, AGN, Fomento-Caminos, vol. 3, exp. 18.

En todo caso, es posible que esta discusión fuera el reflejo de la rivalidad entre los ingenieros militares y los artilleros (Capel, Sánchez y Moncada, 1988, pp. 59-60) y, sobre todo, de los intereses de los grupos oligárquicos que tras bambalinas apoyaban los dichos de uno y otro.

Tras meses de discusión, y ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo, el virrey Gálvez envió los informes de los facultativos a Madrid, para que fuera el rey Carlos III quien resolviera el asunto. De esta manera, pese a las razones esgrimidas por Corral, el monarca dispuso, mediante una Real Orden emitida en 1785, que se analizara la propuesta de Panes para llevarla a cabo en caso de que se considerara factible (Valle Pavón, 2007, p. 450).

En la decisión del rey puede apreciarse la enorme influencia de los grandes mercaderes novohispanos, muchos de ellos afiliados al Consulado de México, quienes en aquel momento buscaban diversificar sus negocios para enfrentar las bruscas fluctuaciones de la economía virreinal, causadas por el incierto escenario internacional, las reformas fiscales instrumentadas por la Corona, y la dispareja «evolución de los distintos sectores productivos y comerciales en la Nueva España» (Marichal, 1999, p. 125).

Ante este panorama, varios mercaderes invirtieron en la producción y comercialización del «cacao, el azúcar, los tintes, el algodón y otros bienes, que se elaboraban en el oriente, sur y sureste del virreinato», que «eran objeto de una demanda creciente en los mercados novohispanos» (Valle Pavón, 2012, p. 149), así como en la exportación de la grana de Oaxaca y el añil de Guatemala a Europa, «operando de forma independiente o como socios de tratantes de Sevilla y Cádiz», negocios que les producían enormes dividendos gracias al «elevado valor que adquirieron los tintes en el último tercio del siglo XVIII» (Valle Pavón, 2003, p. 273).

Los comerciantes financiaban la producción y comercialización de estos productos «valiéndose de los comerciantes y alcaldes mayores de Oaxaca, quienes negociaban los tintes y los remitían a México, Puebla, Orizaba y Veracruz, donde los socios y agentes de los mercaderes embarcaban los tintes a la Península» (Valle Pavón, 2007, p. 439). A lo anterior, hay que agregar la creciente demanda de los comerciantes poblanos y capitalinos —quienes controlaban la producción textil— por el algodón de Tierra Caliente, lo que

explica el interés del consulado en la construcción de una moderna arteria que conectara la Angelópolis con México y Veracruz (Valle Pavón, 1992, p. 56).

Empero, tal como afirma Valle Pavón, «la corporación mercantil no era una institución monolítica, [ya que] en su seno había grupos con intereses divergentes», y no todos estaban de acuerdo con el derrotero planteado por la dirigencia del consulado (Valle Pavón, 2007, pp. 452-453), pues si bien la mayoría de los agremiados respaldaba la idea de Panes de que la nueva ruta pasara por Orizaba y no por Xalapa, existían fuertes discrepancias en cuanto al rumbo que del recorrido.

Mientras unos pretendían —tal como se estipulaba en el proyecto de Panes—, que el itinerario pasara por Calpulalpan, Huamantla y Maltrata —pues esto favorecía a quienes «producían granos y pulque [...] en las haciendas y ranchos que poseían en San Cristóbal Ecatepec, Otumba, Cempoala e Ixtlahuacan», así como a quienes producían granos y ganado en «Ixquimilpan y Tetepango, en el Valle del Mezquital»— (Valle Pavón, 2003, p. 278); Valle Pavón, 2012, p. 152), otros querían que la carretera pasara por Chalco, Puebla y Acultzingo (Valle Pavón, 2003, pp. 274 y 279), para que conectara con «la vía que se dirigía a Oaxaca y Guatemala» (Valle Pavón, 2003, p. 273).

Este último trayecto era preferido por aquellos mercaderes que poseían «haciendas y ranchos para la producción de pulque, granos y harinas en las jurisdicciones de Coatepec¹⁷ y Chalco», y quienes habían invertido «en la producción y mercantilización de algodón, hilo, mantas, vainilla y cueros que se elaboraban en Tierra Caliente y Oaxaca» así como por aquellos que habían «empezado a comprar o arrendar las principales haciendas azucareras de Cuernavaca, Cuautla, Amilpas e Izúcar» (Valle Pavón, 2003, pp. 274 y 279).

Finalmente, la falta de consenso entre los miembros de la corporación, y la postura del virrey Bernardo de Gálvez, hombre ilustrado y, por tanto, «partidario de las reformas comerciales», reacio a «favorecer los monopolios y los cuerpos privilegiados», impidieron la concreción del proyecto, pues su realización «fortalecería los intereses de los miembros del Consulado», en tanto que su ejecución en la ruta xalapeña hubiese concitado la férrea oposición de

¹⁷ Población cercana a Ixtapaluca, no confundir con Coatepec, Veracruz, localidad próxima a Xalapa.

los mercaderes capitalinos, «obstáculo difícil de vencer por tratarse de una de las corporaciones más poderosas del virreinato» (Valle Pavón, 1997, p. 314).

Las propuestas de Pedro de Aristegui y Pedro Ponce

En consecuencia, el Camino Real permaneció en el desastroso estado de siempre, sin que se hiciera mucho por mejorarlo, hasta la llegada del virrey Revillagigedo, quien no sólo tenía un gran interés en impulsar las reformas comerciales del libre comercio, sino en terminar con la hegemonía del Consulado de México, para lo cual buscó «fortalecer a los tratantes del interior para crear un contrapeso que reforzara sus proyectos [por lo que] apoyó la creación de los consulados de Guadalajara y Veracruz» (Valle Pavón, 1997, p. 318).

Sin embargo, las ideas reformistas del virrey tropezaban con las malas condiciones de la mayoría de las vías de comunicación novohispanas, cuya inoperancia provocaba «altos costes de transporte [y] cuellos de botella adicionales», e incidía en la «decadencia de la agricultura» y la «lenta comercialización de la economía rural», lo cual, en un escenario de cambios acelerados y fuertes presiones internacionales, era ya insostenible (Stein y Stein, 2005, pp. 270-271).

Es probable que el talante reformista de Revillagigedo influyera para que coronel Pedro Aristegui, presentara en 1791 su proyecto para la construcción del nuevo trayecto México-Veracruz. Para financiar los trabajos, Aristegui propuso imponer un peaje de «4 pesos por cada día que les proporcionase de ahorro en su viaje, a beneficio de la comodidad del mejor camino, y de lo más corto de él» (Güemes Pacheco, 1831, p. 43). Supuestamente, el coronel recibiría dicho pago únicamente el tiempo necesario para redimir el importe de las obras, contentándose luego con «que el rey le concediese [...] cualquier pensión, renta o reconocimiento que fuera del soberano agrado» (Arcila Farías, 1974, p. 110).

En vista de sus beneficios, Revillagigedo envió la propuesta de Aristegui al fiscal de lo civil y al Consulado de México, pues supuso que sus miembros serían los más interesados en la concreción del plan, «por los beneficios que

el proyecto traería al comercio»; no obstante, los mercaderes la rechazaron, arguyendo «ciertas dificultades», postura a la que adhirieron los tratantes veracruzanos y los principales arrieros del virreinato.¹⁸ Aunque se desconocen los motivos, es probable que la negativa del consulado capitalino se debiera a que la ruta elegida por Aristegui era la de Xalapa, lo que como ya se dijo, no convenía a sus intereses.

Dos años después, ante las enormes dificultades que entrañaba el traslado de mercancías de una población a otra, el virrey Revillagigedo comisionó al ingeniero Pedro Ponce para inspeccionar los terrenos entre México y Veracruz, y presupuestara el costo que tendría construir una nueva arteria entre ambas ciudades. Terminado el recorrido, Ponce informó al virrey que la vía xalapeña era la mejor opción para la obra, ya que se podrían aprovechar los tramos de calzada existentes (Güemes Pacheco, 1831, pp. 43-44).

Como las anteriores, la propuesta de Ponce no se llevó a cabo, empero, las constantes quejas del virrey y otros actores por la falta de carreteras adecuadas —aunadas a las necesidades del proyecto de renovación borbónica—, terminaron por surtir efecto: en marzo de 1795, Diego Gardoqui, ministro de Hacienda, envió una Real Orden al nuevo virrey, Miguel de la Grúa Talamanca, marqués de Branciforte, en la que se le pedía abocarse al «cuidado de los caminos con el objeto de evitar el encarecimiento de los efectos de Europa, así como la subsistencia de fábricas y obrajes de paños de algodón» (Valle Pavón, 1992, p. 66).

La concreción del moderno Camino Real

Ese mismo año, el Consulado de Veracruz inició las gestiones para edificar el trayecto México-Veracruz por Xalapa, amparados por la Real Cédula de su fundación, expedida por Carlos IV, en la cual se especificaba que uno de sus deberes como institución mercantil era velar porque «se construyeran buenos

¹⁸ La imposibilidad de Revillagigedo para concretar alguno de los proyectos propuestos aquel momento, se explica porque en aquel momento, «las prerrogativas del virrey estaban ya muy disminuidas, y por tanto su acción independiente era muy limitada» (Florescano Mayet, 1987, p. 31).

caminos, en especial el carretero hasta Xalapa»; sin embargo, la agrupación porteña cometió el error de no pedir la autorización del virrey Branciforte, quien ofendido por lo que consideró una grave falta de respeto, «les prohibió seguir adelante con el proyecto».¹⁹

La poca simpatía del virrey por el proyecto de los veracruzanos se entiende por su estrecha alianza con el Consulado de México, pues a diferencia de su ilustrado predecesor, Branciforte era reacio a las innovaciones y quería recuperar el poder que ciertas disposiciones le habían quitado a los virreyes, para lo cual quería reconcentrar en la capital novohispana —y en sus instituciones— el poder político y económico (Bushnell, 1950, p. 390); por ello, desde el inicio de su mandato insistió ante el rey para que le permitiera a los capitalinos edificar el moderno derrotero México-Veracruz, pasando por «Puebla, las cumbres de Acultzingo y las villas de Orizaba y Córdoba» (Souto Mantecón, 1990, p. 115; Valle Pavón, 1997, pp. 320-322).

Así, no cabe duda de que la concreción de la obra fue el resultado de la confluencia de los objetivos de la Corona, que como monopolista del tabaco necesitaba trasladar de forma eficiente la solanácea desde la zona Córdoba-Ori- zaba hasta la capital, de donde se distribuía al resto del virreinato; y los co- merciantes de la Ciudad de México, cuyo patrocinio del proyecto les permitía dar cauce a sus particulares intereses y a la vez, mantener su estatus como una corporación relevante y con influencia decisiva en los grandes asuntos políticos y económicos de la Nueva España.

Fue así como Branciforte, tras un somero análisis de los proyectos prece- dentes, dilucidó en unas cuantas semanas un asunto que había tomado décadas. Astuto y oportunista como era, el virrey ordenó que las obras iniciaran el 9 de diciembre de 1796, día del cumpleaños de la reina María Luisa. Incluso, para darle más realce al acontecimiento, mandó colocar una estatua ecuestre de

¹⁹ De acuerdo con Souto Mantecón, «la encomienda no era extraña; recomendaciones similares se habían hecho al resto de los consulados erigidos en América a fines del siglo XVIII, pues entre las innovaciones de la política borbónica estuvo el considerar que estas instituciones debían acentuar su carácter de juntas de fomento económico, al grado de equipararse esta función con su antiguo y tradicional ejercicio como tribunales para dirimir pleitos mercantiles» (Souto Mantecón, 1993, pp. 192-194).

Carlos IV y anunció la despenalización de la producción y venta de chinguirito.²⁰ La decisión de Branciforte fue ratificada mediante una Real Orden emitida el 11 de febrero de 1797, por el rey Carlos IV (Arróniz, 1867, pp. 430-432).

Tan seguro estaba el mandatario novohispano del éxito de su plan, que de acuerdo con sus cálculos, los recursos captados por concepto de peaje serían suficientes no sólo para financiar las obras, sino para edificar otros caminos «para la recíproca segura comunicación de todas las provincias de este amplísimo reino», así como para «la construcción de cuarteles, hospitales y gastos de los cuerpos de milicias, reduciéndose a un solo arbitrio los generales y particulares que se han impuesto y no alcanzan a llenar estas atenciones».²¹

a) La inspección de Diego de Guadalajara

La dirección técnica de las obras quedó a cargo de Miguel Constanzó, quien, junto con el director de Arquitectura de la Real Academia de San Carlos, Antonio González Velázquez, reconoció la primera sección de la ruta, de la Ciudad de México a Puebla.²² Después, González comisionó a Diego de Guadalajara para que inspeccionara el rumbo de la Venta de Cordova a Texmelucan. Acompañado por tres auxiliares, Guadalajara recorrió el derrotero hasta el pueblo de San Martín, hallándolo «fácil y transitable casi todo a excepción de un trecho», algo maltratado.

Guadalajara siguió su marcha hasta Puebla, trayecto que encontró en buenas condiciones, salvo por algunos tramos que sería fácil arreglar. Luego, continuó por la Punta de Huetjotingo, San Salvador, San Rafael y la Cuesta del Burro, hasta la entrada de El Papayo, donde la vía estaba en malas condiciones, por lo que, para utilizarla, deberían de hacerse varias reparaciones de cierta envergadura.

²⁰ Virrey de Branciforte al Príncipe de la Paz, AGI, Estado 25, núm. 41, México, 27 de septiembre de 1796.

²¹ Virrey de Branciforte al Príncipe de la Paz, AGI Estado 25, núm. 41.

²² Virrey Branciforte al Príncipe de la Paz, AGI, Estado 25, núm. 59, del Ciudad de México, 27 de octubre de 1797.

En opinión de Guadalajara, la carretera podría tener unas 20 varas de ancho; no obstante, debido a la falta de piedra caliza en la región, sugirió usar cascajo y barro crudo para darle consistencia a la superficie del camino. Además, propuso colocar pequeños muros de adobe y zanjas en sus orillas, y la construcción de algunas alcantarillas a lo largo del itinerario para evitar que el agua de la lluvia se acumulara en su superficie.²³

Guadalajara consideró que debían edificarse algunas rampas en ciertas partes del recorrido para seguridad de los caminantes y carruajes, y modificar ligeramente el trazo rumbo a la Barranca de Texmelucan, donde tendría que levantarse un puente para el paso del Río del Ameyal y otro para cruzar un pequeño arroyo que se formaba en las inmediaciones de dicho afluente. Según él, la zona contaba suficiente agua y abundantes pastos, además de numerosas posadas y algunos ranchos para el reposo de los viajeros.

El inspector desestimó la posibilidad de acortar el periplo llevándolo por San Salvador el Verde o San Rafael, ya que, por allí, sólo había unos cuantos manantiales insignificantes y las cajas recolectoras de lluvia distaban unas 1 500 varas del trayecto. Además, los pastos de aquellos puntos eran «gruesos y viciosos», tan ásperos «que las bestias que no están hechas a aquel territorio no lo pueden comer».

Para Guadalajara, estos impedimentos —y otros, como la falta de posadas— podrían remediarse si se invertía lo necesario. Por otra parte, dado que en aquella región no había suficiente cascajo, sugirió que los puentes faltantes se hicieran de tablas, evitando así el enorme gasto de llevar los materiales desde México o Puebla. Finalmente, recomendó que las carretas que transportaban madera circularan por un sendero *exprofeso*, pues si circulaban por la vía principal, sus toscas ruedas dañarían su superficie.²⁴

²³ «Informe sobre el itinerario de coches por el monte de México desde la Venta de Cordova a la de Texmelucan por la vía de Río Frío, dirigido al excelentísimo señor marqués de Branciforte», AGN, Indiferente Virreinal, cj. 1671, exp. 13, ff. 19-23, Diego de Guadalajara, Real Academia de San Carlos, 25 de febrero de 1797.

²⁴ «Informe sobre el itinerario de coches por el monte de México desde la Venta de Cordova a la de Texmelucan por la vía de Río Frío, dirigido al excelentísimo señor marqués de Branciforte», AGN, Indiferente Virreinal, cj. 1671, exp. 13, ff. 24-27, Diego de Guadalajara, Real Academia de San Carlos, 25 de febrero de 1797.

b) Trabajos en el tramo Puebla-Orizaba

Definido el trayecto México-Puebla, debía hacerse lo mismo con el tramo Puebla-Orizaba, por lo que el Consulado de México solicitó al virrey Branciforte que le pidiera a los ayuntamientos de Puebla, Orizaba y Córdoba que designaran a quienes reconocerían el área, a fin de elegir «los tránsitos más cómodos y rectos» para calcular costos y sugerir «los arbitrios que se discurran para economizarlos todo lo posible: fundando con las razones que les ocurran la mayor utilidad de sus pensamientos y ministrando todas las luces que puedan servir para formar juicio cabal en el particular».

En respuesta, Branciforte les entregó la información recopilada por Constanzó, quien poco antes había recorrido los terrenos entre Orizaba y Veracruz; empero, los comerciantes insistieron en que los ayuntamientos hicieran sus propios reconocimientos, para contar con más elementos de juicio. Poco después, el cabildo poblano informó al virrey que salvo por un agrimensor, carecían de personal capacitado para tales labores, por lo que le solicitaban, además del envío de un ingeniero, su autorización para disponer de los fondos necesarios para los trabajos.

Branciforte reiteró sus indicaciones, ordenándoles que procedieran a la brevedad, «para que empiecen a experimentarse las grandes ventajas y beneficios que han de seguirse al servicio del rey, al público, al comercio en general y en particular a las poblaciones por donde ha de transitarse». Así, los munícipes designaron al regidor honorario, Esteban Muruera, al ministro contador de las Reales Cajas, Antonio de Sesma, y al agrimensor Antonio de Santa María.

Sin embargo, el Consulado de México rechazó la terna, pues los poblanos exigían una fuerte cantidad para los gastos de operación y los honorarios de los comisionados y sus auxiliares. Por si fuera poco, para los mercaderes, el único punto que requería una inspección minuciosa era la Cuesta de Maltrata, cercana a Orizaba, por lo cual, era mejor que los orizabeños se encargaran de dicha tarea. Además, en aquel momento, tanto Branciforte como Constanzó residían en Orizaba, lo que facilitaría cualquier trámite.²⁵

²⁵ AGN, Fomento-Caminos, vol. 6, f. 106-108, del Tribunal del Consulado de México al virrey Branciforte, 4 de diciembre de 1797.

El ayuntamiento de Orizaba designó al regidor Benito Antonio Rocha para inspeccionar la cuesta.²⁶ Terminada su labor, informó que, por sus características, la zona era inviable para edificar la carretera, por lo que recomendó hacerla por la Cuesta de Acultzingo, donde pese a ciertas dificultades, circulaban ya algunos coches. Según él, con los arreglos necesarios —que costarían unos 70 u 80 mil pesos—, este paso podría ser usado por los trajinantes provenientes de Guatemala, Oaxaca y las mixtecas.

Aunque la sección entre la cuesta y Puebla estaba deshabitada, Rocha auguraba que, con el aumento del tránsito, pronto habría establecimientos suficientes para abastecer a los viajeros. Respecto a la Cuesta de Aguatlán, que también inspeccionó, Rocha juzgaba que era una mala opción, pues, aunque sus terrenos eran fértiles, su suelo era poco apropiado y no ofrecía suficientes materiales para las obras.²⁷

El dictamen de Rocha fue objetado por Constanzó, pues en su opinión la cuesta sí era apta para el paso de carruajes, sin contar que en sus alrededores podían hallarse los elementos requeridos para las obras. Para respaldar sus dichos, el ingeniero le recordó al virrey que cuando se pensó en hacer caminos para la maestranza de Orizaba, Ponce y Panes eligieron el paso de Aguatlán como la mejor opción.²⁸

Constanzó gozaba de la confianza de Branciforte, por lo que, tras revisar los informes de aquellos, respaldó la elección del ingeniero, y ordenó nuevas inspecciones para ubicar el sitio adecuado para iniciar las obras. Luego, pidió a los ayuntamientos de Orizaba y Córdoba que examinaran los terrenos entre ambas poblaciones y entre éstas y el puerto de Veracruz, con el mismo propósito.²⁹

²⁶ AGN, Fomento-Caminos, vol. 6, f. 112, Ayuntamiento de Orizaba al virrey Branciforte, Orizaba, 16 de diciembre de 1797.

²⁷ AGN, Fomento-Caminos, vol. 6, f. 113-114, Informe de Benito Antonio Rocha, Orizaba, 26 de diciembre de 1797.

²⁸ AGN, Fomento-Caminos, vol. 6, ff. 116-117, de Miguel Constanzó al virrey Branciforte, Orizaba, 27 de diciembre de 1797.

²⁹ AGN, Fomento-Caminos, vol. 6, ff. 125, Informe de Juan de Santa Rosas, 19 de febrero de 1798.

c) Tramo Orizaba-Veracruz

Terminado el reconocimiento, los cordobeses enviaron su informe al virrey, que a su vez lo entregó a Constanzó, quien expresó su beneplácito con la propuesta, según la cual el nuevo derrotero pasaría por la sierra y no por la ruta de los puentes o la de Cotaxtla. Sin embargo, objetó los 188 740 pesos requeridos para componer «un paso que no excede de 4 500 varas», e hizo notar que en el documento no se sopesaban las ventajas y desventajas de los trayectos, ni se contabilizaban los numerosos ríos y cerros que los atravesaban.

Por si fuera poco, era evidente que los comisionados del ayuntamiento habían cometido varios errores en cuanto a las distancias, por lo que Constanzó pidió que se verificaran los cálculos y se reconocieran de manera prolija otros pasos, con el fin de determinar de manera precisa la mejor opción.³⁰

Hechas las inspecciones, Branciforte remitió los documentos al Consulado de México para su análisis, tras lo cual, comenzaron los trabajos. En el trecho de la Ciudad de México al pueblo de Los Reyes se construyeron tres puentes: uno a la salida de la garita de San Lázaro y otros dos más pequeños a una y dos leguas de distancia, para atravesar las lagunas de Chalco y Texcoco. Luego, iniciaron las obras en la Barranca de Texmelucan, que se retrasaron por un brote de viruelas que provocó una gran escasez de mano de obra.

En febrero, Branciforte ordenó a Constanzó que se inspeccionara la cuesta de Aguatlán para proceder a su reparación. El ingeniero comisionó a García Conde, quien realizó dicha tarea acompañado de Benito Rocha y Juan de Santa Rosa, poniendo especial atención en una vereda que, en opinión de Santa Rosa, era idónea para evitar las empinadas pendientes del viejo camino de los carros.³¹

Año y medio después, el Consulado de México informó al virrey Azanza de la conclusión del tramo México-Puebla, que conectaba a ambas ciudades a través del valle de Río Frío. En opinión de Castleman, «el camino de Puebla era un logro espectacular. Su superficie estaba pavimentada con piedra y se

³⁰ AGN, Fomento-Caminos, vol. 6, ff. 133-134, de Miguel Constanzó al virrey Branciforte, Orizaba, 30 de noviembre de 1797.

³¹ AGN, Fomento-Caminos, vol. 6, f. 224, de Miguel Constanzó al virrey Branciforte, Orizaba, 28 de abril de 1798.

habían plantado árboles a lo largo de su recorrido»; además, se construyó un nuevo puente en Chalco.

De acuerdo con lo previsto, el itinerario constaría de tres segmentos: México-Puebla, Puebla-Orizaba y Orizaba-Veracruz; no obstante, casi un año después, las obras apenas avanzaban, supuestamente, porque no se había recaudado lo necesario para comenzar la segunda etapa y, además, no había suficientes trabajadores, ya que muchos de ellos estaban ocupados en las labores del campo (Castelman, 2005, pp. 24-25).

La construcción de la vía Perote-Xalapa-Veracruz

Mientras tanto, los comerciantes veracruzanos guardaron un prudente silencio, hasta el arribo del nuevo virrey Miguel José de Azanza, quien se mostró favorable a la idea de construir una arteria por Xalapa, ya que su edificación no se contraponía a la de Orizaba, «como que había de costearse con diferentes fondos y confiarse a otras manos, y como que aun hecho el camino por las villas de Córdoba y Orizaba no sería de poca utilidad el de Xalapa, sobre todo siguiéndolo hasta Perote».³²

Azanza ordenó nuevos reconocimientos, que lo convencieron de que debía arreglarse la ruta por Xalapa y no la de Orizaba, pues ésta debía sortear muchos obstáculos naturales, y, además, carecía de materiales y trabajadores en sus inmediaciones. Por otra parte, aunque la distancia entre Veracruz y México era menor por Orizaba, la longitud itineraria era más corta por Xalapa,³³ sobre todo si, como lo sugería García Conde, su trazo se hacía al interior del territorio.³⁴

La postura del virrey se basaba en los análisis de Constanzó, para quien «a todas luces, es acertada la determinación de internar el camino [por Xalapa] consiguiendo con esto la seguridad del país, nuestra fácil comunicación con las poblaciones interiores y con la capital del reino, [y] la seguridad de nuestros

³² Virrey Azanza al ministro de Estado, Mariano Luis Urquijo, AGI, Estado 28, núm. 42.

³³ Miguel Constanzó al virrey Azanza, AGN, Indiferente Virreinal, cj. 6523, exp. 15.

³⁴ Miguel Constanzó al virrey Azanza, AGN, Fomento-Caminos, vol. 6.

convoyes».³⁵ En consecuencia, el virrey aprobó la modificación del trayecto de la carretera.³⁶

No obstante, el entusiasmo de Azanza y del Consulado de Veracruz se tornó en desilusión cuando, por medio de una Real Orden fechada el 19 de marzo de 1799, la Corona conminó al virrey para que «por ningún motivo o razón se descuide la continuación del nuevo camino de México a Veracruz, por la ciudad de Puebla y villas de Córdoba y Orizaba [...] siguiendo la fabricación de dicho nuevo camino sin que novedad alguna estorbe la ejecución de una empresa tan útil e interesante para el tráfico y comunicación de aquellas provincias» (Arróniz, 1830, p. 432).

Por tanto, nuevamente los veracruzanos debieron resignarse a que su gran proyecto quedara en un *impasse*, aunque esta vez no por mucho tiempo, pues la corporación porteña había ganado peso tanto en la economía como en la política virreinal, gracias al antagonismo entre los Consulados de México y Cádiz, y sobre todo, por el interés de la Corona en restarle poder a aquellos entes que como los mencionados, habían gozado de prerrogativas excepcionales en ambos lados del Atlántico (Souto Mantecón, 1990, pp. 109-119).

En enero de 1800, el tesorero de la corporación porteña, José Donato de Austria, presentó ante su junta de gobierno, una memoria en la que exponía la «necesidad y utilidades de un camino carretero desde Veracruz a México», y resumía las múltiples tentativas —y los muchos obstáculos— para su edificación, concluyendo que más allá de la enorme controversia suscitada por la elección del itinerario, lo cierto era que hasta ese momento, no existía una carretera «ni por uno ni por otro lado [...] y continuará la Nueva España privada del mayor bien que puede hacersele» (Tabla Ducasse, 1985, p. 36).

Aunque el informe de los veracruzanos no tuvo efectos inmediatos, sin duda influyó para deshacer la madeja de intereses que había atajado sus intentos previos. Por otra parte, el lento avance de las obras de sus competidores hacía inverosímil su pronta terminación; todo ello se conjugó para que, en febrero de 1803, el nuevo virrey, José de Iturrigaray —designado en el cargo tras la

³⁵ Miguel Constanzó al virrey Azanza, AGN, Indiferente Virreinal, cj. 6523, exp. 15, 30 de enero de 1799.

³⁶ Virrey Azanza a Miguel Constanzó, AGN, Fomento-Caminos, vol. 6.

renuncia del sucesor de Azanza, Félix Berenguer de Marquina—, aprobara que cada consulado construyera una vía,³⁷ permitiéndole a los veracruzanos edificar la ruta Veracruz-Xalapa-Perote.³⁸

El Consulado de Veracruz se empeñó en finalizar la obra lo más pronto posible; incluso, pidió a los capitalinos que unieran esfuerzos, «para conducir breve y perfectamente la empresa por Xalapa», y «que después juntos terminarían la otra»; en respuesta, el comisionado Antonio Bassoco, les planteó que colaboraran para concluir el periplo orizabeño, «y después iremos todos al de Xalapa», lo que los veracruzanos rechazaron, «descubriendo a la clara sus designios. Bien se entendía que terminada su obra no sólo no concurrirían [...], sino que impedirían su prosecución tachándola de superflua y gravosa» (Segura, 1831, pp. 32-33).

El proyecto de la corporación veracruzana, elaborado por García Conde, dividía el trayecto en seis partes: Perote, Las Vigas, Xalapa, Plan del Río, el Río de La Antigua, el Río de San Juan y Veracruz. Así, se calculaba que tendría una longitud de 170 914 varas lineales y un ancho de 15 varas, espacio más que suficiente para que pasaran dos coches sin estorbarse (Souto Mantecón, 1993, pp. 24-25).

Problemas para la culminación de las obras

a) La ruta por Orizaba

En los años posteriores, ambos consulados experimentaron graves dificultades para continuar las obras, ya que los presupuestos iniciales fueron rápidamente rebasados, lo que provocaba que los trabajos se retrasaran e incluso, que se

³⁷ Para Rees, «había una diferencia básica entre las dos autorizaciones. Mientras que el camino de Orizaba estaba por completo en manos del Consulado de México, que había de encargarse de la planeación, construcción y financiamiento mediante los impuestos de tránsito locales, el camino de Xalapa estaba apoyado por todo el gobierno, con el Consulado de Veracruz a cargo de la construcción» (Rees, 1976, p. 79).

³⁸ Informe del Prior y los cónsules del Consulado de Veracruz al secretario de Estado y del Despacho de Hacienda Miguel Cayetano Soler, AGN, Caminos y Calzadas, vol. 20, exp. 14, Veracruz, 12 de marzo de 1803.

suspendieran por la falta de recursos para el pago de jornales y materiales. Por tanto, en abril de 1807, el Consulado de México le pidió a Iturrigaray su anuencia para incrementar las tarifas del peaje en la vía por Orizaba, con el propósito de obtener los fondos suficientes para proseguir con las labores.

El virrey autorizó el aumento, pero aprovechó para manifestarle a los comerciantes sus inquietudes en cuanto al éxito del proyecto, tanto por el mal estado de varios de los tramos, como por la falta de mano de obra en ciertas zonas, donde «apenas había uno u otro jacal», la carencia de agua en otras, así como la imperiosa necesidad de construir numerosos puentes en distintos puntos, todo lo cual le indicaba que el camino «no podría concluirse ni en diez años y con diez millones de pesos».³⁹

Los mercaderes rebatieron punto por punto las objeciones de Iturrigaray, recordándole que la corporación capitalina no tuvo que ver con la elección de la travesía, la cual fue decidida tras de un minucioso análisis y prolijos reconocimientos; empero, era innegable que los trabajos avanzaban lentamente, debido a los accidentes del terreno, como ocurría en la cuesta del Cacalote, en las cercanías de Orizaba, y en la barranca de Villegas, situada entre aquella población y Córdoba.⁴⁰

Con todo, el aumento en las tarifas le proporcionó al Consulado un flujo de recursos para continuar con las obras (imagen 2): en 1806, la recaudación pasó de los 20 mil pesos anuales que se obtenían en Veracruz, Córdoba y Orizaba, a 30 660 en 1807, únicamente en Orizaba, cifra que en los tres años siguientes se elevó a un promedio de 44 500 pesos. Según Valle Pavón, la bonanza se explica no sólo por el aumento en las cuotas sino por el incremento en el tráfico gracias a las mejoras en el recorrido, como lo sugiere las cantidades colectadas en la receptoría de Veracruz, que pasaron de 2800 pesos, en 1806, 4700 en 1807, 6850 en 1808 y 8400 en 1809.

³⁹ Virrey Iturrigaray al Real Tribunal del Consulado, AGI, Estado 30, núm. 87.

⁴⁰ José Vicente de Olloqui, Juan Fernando de Meoqui y Juan Ignacio González Vertiz al virrey Iturrigaray, AGI, Estado 30, núm. 87.

Imagen 2. Placas conmemorativas de las obras del Camino Real



Nota. Fotografía tomada por el autor.

Aunque no se sabe con precisión hasta dónde avanzaron y cuándo se suspendieron las obras, Valle Pavón sostiene que «a partir de 1807, el consulado dispuso de mayores capitales», lo que le permitió «costear las obras [...] y saldar los intereses del dinero que tomó a réditos hasta el año de 1810», con lo cual pudo «concluir la construcción del camino de las villas» (Valle Pavón, 1992, pp. 341-342). No obstante, Arróniz afirma que el Consulado de México «dejó sus obras en El Chiquihuite, a cinco leguas y media al este de Córdoba, quedándole por hacer el gran puente del Río de La Soledad, nueve leguas antes de Veracruz» (Arróniz, 1867, p. 433).

Lo dicho por Arróniz parece corroborarse con lo escrito por Segura, quien afirma que la edificación de la ruta «se entorpeció por la guerra nacional pronunciada el año de 10 para adquirir nuestra Independencia». En todo caso, las aseveraciones de ambos concuerdan con la evidencia material hallada en la zona, que indica que los trabajos se suspendieron a la altura de San Alejo, localidad a unos 100 km del puerto de Veracruz, donde hay una alcantarilla (pequeño puente) de mampostería que, por sus características, parece ser una de las últimas obras construidas en el trayecto (imagen 3).

Imagen 3. Alcantarilla en la zona de San Alejo



Nota. Fotografía tomada por el autor.

b) Los últimos trabajos en la vía por Xalapa

En cuanto a la arteria xalapeña, cabe mencionar que, desde finales de 1806, la obra experimentó serias dificultades, pues, en ese año, el Consulado de Veracruz solicitó —con el aval de lo recaudado por avería y peaje—, empréstitos por 396 651, de los cuales solamente cubrió 20 000 pesos. Aunque inicialmente la corporación porteña pudo compensar el desequilibrio financiero, a principios de 1809, éste se exacerbó, pues se solicitaron 783 573 pesos y 3 reales a rédito, de los cuales nada más se habían saldado 230 000 pesos (Fernández, 2011, pp. 55 y 64).

Para balancear los gastos, se redujeron a 750 los forzados dedicados a las labores y se suprimió la plaza de ayudante facultativo. Aun así, a finales de ese año el estado contable mostraba un faltante de 67 622 pesos. Además, quedaban por cubrir más de 30 mil pesos por concepto de sueldos; incluso, el tesorero

de la comisión, Joseph de Arias, reclamó el pago de lo devengado durante los casi seis años de la obra, que no se le cubrieron (Fernández, 2011, p. 66).

Al respecto, no está de más recordar que en aquellos años, la confusión reinaba en la Nueva España, debido a invasión napoleónica a la metrópoli, que se tradujo en una efervescencia política inusitada, y provocó el golpe contra Iturrigaray (1808) y las sucesivas destituciones de Garibay (1809) y Lizana (1810). Con todo, los trabajos continuaron hasta que, con el estallido del alzamiento independentista y los primeros choques armados en la provincia, el Consulado porteño se vio obligado a solicitar la autorización del virrey Venegas para suspender la obra, lo cual se verificó el 21 de marzo de 1812.

Los últimos trabajos de este recorrido quedaron a escasa distancia de la plaza veracruzana, a la altura del Río de En medio (hoy fraccionamiento Río Medio), «la brecha de Vergara» y los llanos de Santa Fe (Fernández, 2011, p. 73). En total, entre el 15 de febrero de 1803 y diciembre de 1811, se desmontaron 245 000 varas de terreno, se hicieron 646 661 varas de terraplén, 70 022 varas cúbicas de mampostería, 32 854 varas lineales de empedrado y 68 659 de contrazanjas; además se hicieron 214 alcantarillas de distintos tamaños y 111 621 varas lineales de camino (sin contar el tramo Vergara-Santa Fe, abierto en mayo de 1812).

A lo anterior cabe agregar la construcción de 12 puentes de mampostería, el más importante, en el paso del Río de La Antigua: el Puente del Rey, de 260 varas de largo, 18 de alto y 12 de ancho. Además, se hicieron otros de menores dimensiones (considerados de segundo orden) en Paso de Ovejas, San Juan, Copal y Tolome, así como otros pequeños o de tercer orden en Jula (hoy Puente Jula), el Río Sedeño, La Joya, Lagartejos y el Río de En medio (destruido por los insurgentes), así como otros dos puentes de madera en Las Vigas y Lagartos.⁴¹

⁴¹ «Relación de los trabajos hechos y puentes construidos en el camino carretero desde Veracruz por Xalapa hasta Perote, de cuya costosísima empresa se encargó este consulado con aprobación del rey y de los caudales que se han impendido en ella», RAH, sign. 9/1919.

Las obras en los caminos tras la Independencia

A mediados de 1820, ante la aparente pacificación de la intendencia veracruzana, y el consecuente aumento de la circulación de personas y mercancías, muchos arrieros y traficantes manifestaron su descontento por el mal estado de la ruta por Orizaba, por lo que el ayuntamiento solicitó al Consulado de México que comisionara a un técnico que inspeccionara el trayecto e identificara aquellos puntos que debían repararse con mayor urgencia.⁴²

Si bien ambas instituciones convinieron en la validez de las reclamaciones y manifestaron su buena voluntad para llevar a cabo las obras, lo cierto es que durante los meses siguientes apenas se hizo algo, tanto por falta de personal como por inexistencia de recursos. Por si fuera poco, varios de quienes invirtieron en la construcción de la ruta orizabeña reclamaron la devolución de sus capitales y sus respectivos intereses, adeudos que en conjunto sumaban más de 1 700 000 pesos.⁴³

Para su mala fortuna, la irrupción del movimiento trigarante encabezado por Agustín de Iturbide, «congeló» cualquier tentativa de arreglar las vías de comunicación; por ello, al iniciar su vida independiente, las arterias de México se hallaban en las mismas condiciones a las padecidas a lo largo del periodo colonial, tal como ocurría en muchos de los segmentos del Camino Real —ahora Camino Nacional—, lo que aunado a la quiebra de la Hacienda pública y la amenaza de los bandoleros que merodeaban aquí y allá, obstaculizaba la circulación de personas y mercancías, todo lo cual incidía en la paralización de la economía.

Pese a estas dificultades, era evidente la necesidad de reparar las carreteras, por lo que se hicieron algunas obras puntuales: entre 1823 y 1824, el Consulado de Veracruz y la administración nacional invirtieron unos 40 mil pesos en la reconstrucción del tramo Perote-Xalapa.⁴⁴ Tras la disolución del Consulado de Veracruz en noviembre de 1824 —el de la Ciudad de México desaparecería en enero de 1827—, el gobierno veracruzano sopesó la posibilidad de arreglar

⁴² Conde Agreda al Consulado de México, Archivo Municipal de Orizaba (en adelante, AMO), Caminos, exp. 6.

⁴³ Conde de Agreda a Juan Tamborrel, AMO, Caminos, exp. 8.

⁴⁴ Archivo Histórico Municipal de Córdoba (en adelante, AHMC), vol. 78.

Imagen 4. Puente de Micos



Nota. Fotografía tomada por el autor.

los itinerarios, en particular los que comunicaban las villas (Xalapa, Córdoba y Orizaba) a través de Huatusco (Pavón, 1835, p. 7).

Hay que decir que el interés de las autoridades no se limitaba a la composición de los principales trayectos, pues también se hicieron intentos para mejorar algunos trechos secundarios y algunos elementos de infraestructura: para ello, el Congreso del estado destinó 1205 pesos para proseguir las obras del puente de los Micos, que comunicaba algunas localidades cercanas a Córdoba (imagen 4). Para financiar los trabajos, las autoridades estatales impusieron un peaje que estaría vigente hasta la terminación de los trabajos.⁴⁵

El clima era otro factor que contribuía al mal estado de las vías, tal como sucedió en la zona del Río Seco, donde un fuerte temporal provocó graves afectaciones en el puente de aquel punto, usado por los arrieros y viajeros

⁴⁵ AHMC, vol. 78.

que iban y venían de Córdoba, Paso del Macho y San Lorenzo, por lo que se invirtieron 1000 pesos en su reparación.⁴⁶ Algo similar sucedió con el puente de El Potrero, que también había sufrido algunos estropicios por las crecidas y debió arreglarse.⁴⁷

Pese a estos esfuerzos, era obvio que la edificación y conservación de las carreteras demandaba un enorme flujo de recursos que no podría solventarse sin una fuente constante de ingresos, por lo que en septiembre de 1827 el presidente Guadalupe Victoria dispuso la creación de una Junta encargada de «la conservación del camino y el cobro y administración de los peajes que le correspondan».

En dicha Junta —que presidiría el comisario del Distrito Federal—, participarían quienes hubiesen invertido en las obras hechas por el Consulado de México, siempre y cuando renunciaran a cualquier reclamación y contraprestación que no se derivara de lo obtenido por concepto de peaje, cuya recaudación se destinaría «primero, a la recomposición del camino; segundo, al pago de réditos corrientes; tercero, al de los atrasados; y cuarto, a la extinción de capitales»; sin embargo, luego se resolvió que por lo menos la tercera parte de lo colectado se usara en las reparaciones.

La Junta estipuló que, una vez terminados los arreglos, se calcularía el porcentaje que se invertiría en las obras de conservación. Aunque el organismo podía aplicar las medidas pertinentes para cumplir sus fines, debía dar cuenta a su presidente, quien, si bien carecía de facultades para «impedir las ni embarazarlas», podía solicitar al gobierno central que derogase cualquier disposición que considerara nociva para el interés público.⁴⁸

Ya en aquel momento, el arreglo de las carreteras se había convertido en un asunto complejo, pues el gobierno de la república concesionó su reedificación a la empresa de Escandón, Zurutuza y Garay, la cual se comprometió a reparar el trayecto Veracruz- Perote, por lo que recibirían lo recaudado por peajes durante los siguientes 15 años.⁴⁹ El convenio fue cuestionado por diferentes

⁴⁶ AHMC, vol. 78.

⁴⁷ AHMC, vol. 78.

⁴⁸ Guadalupe Victoria a Tomás Salgado, AHMC, vol. 78.

⁴⁹ La compañía también obtuvo contratos para manejar el servicio postal, y hasta se le proporcionaron tropas para reprimir cualquier manifestación de descontento o acción contraria a sus

voces, entre ellas Manuel Tavera, encargado del ramo, quien calculó que los empresarios obtendrían 375 000 pesos, monto muy superior al requerido para la obra, cuyo costo según Tavera, sería de poco más de 80 000 pesos (Pavón, 1835, pp. 5-8).

Controversias aparte, lo cierto es que para entonces el ramo de peajes registraba un incremento notable, particularmente en la ruta por Orizaba, como lo muestran los 24 834.01 pesos captados en las garitas de La Angostura y Escamela durante 1837, a los que se agregaban los 6442.40 colectados en la Puerta de México y los 744 de la Venta de Córdoba. Gracias a este incremento, desde 1836, se realizaron trabajos de reparación en el Camino Nacional: así, se arregló el segmento de Llano Grande a Molinillo Chico, y de dicho punto hasta Orizaba y Córdoba.

De la misma forma, comenzaron las obras de los puentes de La Soledad y El Chiquihuite (imagen 5) —y posiblemente, los de Atoyac, Paso del Macho y Temazcal—, cuya construcción terminó en marzo de 1838. Además, se hicieron trabajos de reparación en el puente de Texmelucan y en el tramo entre la Hacienda de San Bartolo y el Río Prieto, en dirección a Puebla.⁵⁰

Unos años más tarde (1842), Santa Anna le otorgó la contrata para la reparación de la carretera a Perote —y la línea ferroviaria de Veracruz a San Juan—, a la comisión de acreedores del camino por Xalapa, para lo cual les cedió lo recaudado por concepto de peajes y avería, derecho sobre las importaciones recién restablecido. No obstante, según Córdoba Ramírez, los concesionarios se desentendieron de sus obligaciones «y cedieron los réditos vencidos [...] para la construcción del ferrocarril» a Antonio Garay.

Ante la inacción de los acreedores, en 1849, Manuel Payno, quien era miembro de la Comisión de aranceles y presupuestos de la Cámara de diputados, propuso derogar la concesión, pues la consideraba un privilegio «gravoso y aun escandaloso». Aunque los comisionados presentaron una serie de recursos para impedir la cancelación de la contrata, alegando haber cumplido en tiempo

intereses. Además, estableció mesones para el descanso de los viajeros, todo ello, gracias al apoyo del gobierno nacional; incluso, por un breve periodo (enero-abril de 1834), Antonio Garay fungió como ministro de Hacienda (Suárez Argüello, 2001, p. 242).

⁵⁰ AGN, Caminos y Calzadas, vol. 24; AGN, Caminos y Calzadas, vol. 23.

Imagen 5. Puente de El Chiquihuite



Nota. Fotografía tomada por el autor.

y forma con los compromisos contraídos, no pudieron impedir su derogación, que se ratificó el 5 de diciembre de 1849 (Córdoba Ramírez, 2013, pp. 16-17).

En los años siguientes, la compleja situación político-social del país impidió cualquier intento de reparar las vialidades, lo que hizo decrecer las actividades productivas en la región, sobre todo en la zona de Xalapa, cuya importancia como centro comercial menguó como resultado del mal estado de sus carreteras (Burnett Taylor, 1992, pp. 39-40). En consecuencia, la principal línea de diligencias abandonó la ruta por Xalapa en favor del trayecto por Orizaba (Rees, 1976, p. 142).

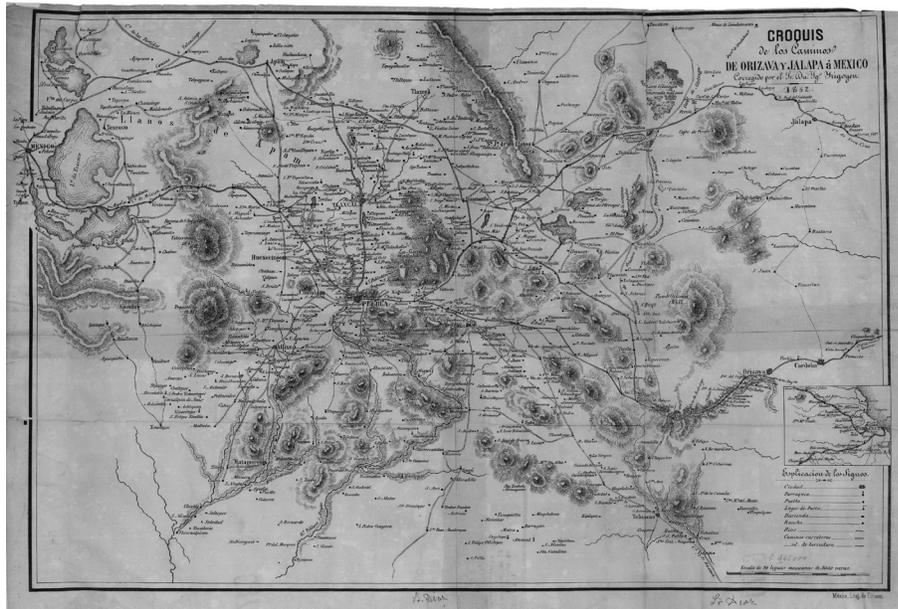
Tras la revolución de Ayutla, el gobierno de Comonfort se enfrentó al reto de levantar un país que, tras la intervención norteamericana y la dictadura de Santa Anna, se hallaba al borde del colapso, para lo cual era indispensable fomentar la industria y el comercio. Por ello, entre febrero y mayo de 1857, la Administración General de Caminos y Peajes de la República Mexicana inició

la composición de diversos tramos, bajo la responsabilidad del ingeniero Juan M. Bustillo, trabajos en los que se invirtieron aproximadamente 25 mil pesos.

Según el informe de Bustillo, entre la Ciudad de México y Puebla, existían numerosos puentes de reducido tamaño, considerados alcantarillas, que en época de lluvias quedaban rebasados por los afluentes. En vista de ello, la Administración recomendó erigir otros más grandes en la barranquilla de Ayotla, Llano Grande y sobre el arroyo de Río Frío, en los alrededores de la venta homónima. Además, debían repararse los puentes de Xalilo, San Cayetano, San Mateo y Palmillas, y levantar otros en los riachuelos de El Fraire, El Torito y el de Las Ánimas, «y reconstruir [...] el Puente Quebrado».

En cuanto al itinerario Córdoba-Veracruz, también se hicieron varios trabajos, como una alcantarilla en Picapicol, en la zona de La Soledad. Además, en el segmento Paso Ancho-Atoyac, se repararon los malos pasos, y se construyó una calzada desde Salsipuedes hasta El Potrero, otra desde Las Ánimas a Córdoba, otra en el Llano de Escamela y una más en El Ingenio. Así mismo,

Imagen 6. Croquis del Camino Nacional de la Ciudad de México a Veracruz



Nota: Ignacio Irigoyen, 1862. Mapoteca Orozco y Berra.

se compuso el trayecto de Tecamaluca a Maltrata para permitir la circulación por las Cumbres de Acultzingo.

Por otra parte, hay que decir que la falta de mantenimiento en las carreteras (imagen 6) había provocado que algunos trechos se cerraran debido a la maleza, particularmente en la vía por Orizaba, por lo que fue necesario reabrir las: así, hasta noviembre de 1856 se limpiaron 49 000 varas cuadradas entre Veracruz y La Soledad, y 89 000 desde aquella localidad hasta Orizaba. Además, en la subida y la bajada del Cerro del Chiquihuite se despejaron 96 000 varas cuadradas, 105 000 en el Llano de Cuautlapa y 70 000 en El Guayabal.

Al respecto, cabe señalar que, a pesar de la falta de cuidados y la destrucción padecida durante tantos años, en ciertos tramos todavía subsistían algunas porciones de calzada, que «sólo necesitaban el bombeo o desagüe correspondiente» para reutilizarse, como ocurría, por ejemplo, en la barranca de El Fortín, la Cumbre del Cacalote, El Ingenio, La Porfiada, Tecamaluca, las Cumbres de Acultzingo y Cerro Gordo, en la ruta por Xalapa (Siliceo, 1847, pp. 15-19).

Con todo, lo cierto es que la mayor parte de los recorridos permanecían en el lastimoso estado de siempre, como lo atestiguó la condesa Paula Kolonitz, integrante del séquito de Carlota y Maximiliano (imagen 7), quien se horrorizó por el mal estado de las vías de comunicación, ya que a medida que se internaban en el país, «los caminos se hacían cada vez peores», pues en muchas zonas, éstos no eran más que «el lecho de un seco torrente», cuya dificultad únicamente podía ser vencida gracias a la reconocida habilidad de los cocheros mexicanos, que por tal motivo eran profesionales muy apreciados, y cuyo sueldo podía alcanzar los 120 pesos mensuales (Kolonitz, 1992, p. 142).

En agosto de 1865, Maximiliano promulgó un decreto para establecer el Consejo Superior de Caminos y Puentes, organismo que, entre otras atribuciones, se encargaría de dictaminar «sobre los proyectos, presupuestos y cuestiones de arte» presentados por el Ministerio de Fomento y la Dirección General de Caminos y Puentes (Gobierno Imperial de México, 1866, p. 64). Tras la victoria de los liberales, la administración juarista creó un impuesto para la conservación de los caminos (noviembre de 1867), mismo que fue derogado al año siguiente por el Congreso de la Unión, que en su lugar asignó una partida de 1 200 000 para los mismos fines (Madrigal Barrera, 2009, p. 14).

Imagen 7. Puente Colorado



Nota. Fotografía tomada del autor. De acuerdo con la sabiduría popular, por este puente transitaron Carlota y Maximiliano en su trayecto a la Ciudad de México.

Hay que señalar que si bien en un primer momento se pensó que con la entrada del ferrocarril se solucionarían muchas de las problemáticas que dificultaban la circulación de personas y mercancías, en realidad su introducción no significó una transformación radical o inmediata el sistema de transportes, ya que los trenes sólo enlazaban algunos puntos, y sobre todo, porque debido a las elevadas tarifas de los fletes ferroviarios, muchos comerciantes optaron por continuar movilizándolo en caravanas.

En los años posteriores el gobierno mexicano siguió tratando de modernizar la vetusta infraestructura caminera del país: de acuerdo con Rees, los recursos invertidos para su remozamiento pasaron de 810 000 pesos en 1865 a 1 564 000 pesos entre 1876 y 1877, diferencia notable pero que se explica porque mientras la primera cantidad representa lo invertido en los trabajos

realizados en 14 carreteras, la segunda, muestra el importe de lo empleado en 44 (Rees, 1976, pp. 141-147).

Ya en los albores del Porfiriato, en agosto de 1880, la Secretaría de Fomento inició los trabajos de reparación en el trayecto Xalapa-San Marcos, dividido en tres secciones: la primera, Xalapa-Las Vigas; la segunda, Las Vigas-Perote; y la tercera, Perote-San Marcos. Por este recorrido cruzaban varios afluentes, para cuyo paso existían varios puentes y alcantarillas. En general, el derrotero se hallaba en buenas condiciones, no así algunos de sus ramales, como el que iba de La Joya a Xalapa, mucho más corto que la arteria principal, pero que nada más era transitable en época de secas, porque cruzaba por terrenos arcillosos.

La segunda sección aún más accidentada, pues discurría por subidas, bajadas y barrancas, así como por algunos arroyos, sobre los que había puentes de mampostería dañados por las crecidas de aguas. Un punto clave de este trayecto era Cruz Blanca, de donde salían dos itinerarios con una gran afluencia: el de Cerro del León, que se enlazaba con el Camino Nacional en la hacienda de San Antonio; y el que iba a Teziutlán, que conectaba con Jalacingo. Más allá de estas obras, lo cierto es que todavía pasarían décadas antes de la construcción de la primera carretera moderna del país, de la Ciudad de México a Puebla, que se hizo siguiendo el trazo del Camino Nacional, obra terminada en 1926 (Instituto Mexicano de Transporte, 2024).

Conclusiones

En el último tercio del siglo XVIII, la política de renovación imperial de los monarcas de la dinastía borbónica impulsó la realización de una serie de reformas económicas, militares y administrativas, con el objetivo de reposicionar a España como una de las grandes potencias de la época. Entre tales medidas, destacó la de edificación infraestructuras: puertos, complejos fortificados y en particular, vías de comunicación, programa que en la Nueva España se tradujo en la construcción del moderno Camino Real de Veracruz.

A partir de 1796 y hasta poco antes del inicio de la guerra de Independencia, los consulados de México y Veracruz invirtieron una cuantiosa suma de recursos en la erección de las nuevas rutas entre la plaza veracruzana y la Ciudad de México. Sin embargo, debido a la conflagración y los enormes costos de los proyectos, las obras quedaron inconclusas; por ello, al inicio de su vida independiente, el país carecía de una red de caminos adecuada.

Ante esta situación, a lo largo del siglo XIX los sucesivos gobiernos nacionales se abocaron a mejorar los trayectos existentes y abrir otros, lo que pocas veces fue posible debido a la inestabilidad política, la ruina del erario público y la falta de técnicos preparados para dicha tarea; en consecuencia, la circulación de personas y mercancías era lenta, fatigosa y peligrosa, lo que incidió negativamente en el comercio y ralentizó de forma notable el desarrollo económico y social de pueblos y ciudades.

En muchos sentidos, es válido afirmar que el proceso de conformación de la infraestructura caminera del país corrió en paralelo al de la consolidación del Estado-Nación, por lo cual, no fue sino hasta que México gozó de estabilidad y reconocimiento plenos, cuando por fin pudieron definirse y llevarse a cabo las políticas y planes para la apertura de nuevas carreteras para conectar las distintas regiones del país, casi un siglo después de alcanzada la Independencia.

Referencias

Archivos

Archivo General de la Nación
Archivo General de Indias
Archivo Histórico Municipal de Córdoba
Archivo Municipal de Orizaba
Biblioteca Nacional de España
Real Academia de la Historia
Universidad de Arizona

Bibliografía

- Arcila Farías, E. (1974). *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*. Ciudad de México: Secretaría de Educación Pública.
- Arróniz, J. (1867). *Ensayo de una historia de Orizaba*. Orizaba: Imprenta de J. B. Aburto.
- Barragán-Álvarez, J. (2013). *The Feet of Commerce: Mule-trains and Transportation in Eighteenth Century New Spain* (tesis de Doctorado). Universidad de Texas.
- Blázquez Domínguez, C. (2003). Consideraciones sobre los mercaderes de las ferias y su establecimiento en la villa de Xalapa. En Valle Pavón, G. (coord.). *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII*. Ciudad de México: Instituto Mora, pp. 135-158.
- Bühler, D. (2009). La construcción de puentes en ciudades virreinales y su impacto en la estructura social y urbana. *Boletín de Monumentos Históricos*, (16): 142-154.
- _____ (2023). Panorama histórico y técnico de los puentes en Veracruz. Una visión de conjunto. En Martínez, G. y Zacarías, P. (coords.), *Historia de la construcción. Obras públicas y de ingeniería del siglo XVI y XIX*, vol. II. Xalapa: Universidad Veracruzana.

- Burnett Taylor, E. (1992). Anáhuac o México y los mexicanos, antiguos y modernos. En Poblett Miranda, M. (edit.). *Cien viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos*, vol. 6. México: Gobierno del Estado de Veracruz, pp. 9-47.
- Bushnell, D. (1953). El marqués de Branciforte. *Historia Mexicana*, 2 (3), pp. 390-400.
- Cano López, E. (2005). La arriería y el transporte de mercancías en la ruta de México a Veracruz. Primera mitad del siglo XIX (tesis de Licenciatura). UAM.
- Capel, J., Sánchez, E. y Moncada, O. (1988). *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*. Madrid: CSIC.
- Carmagnani, M. (2012). La organización de los espacios americanos en la monarquía española (siglos XVI-XVIII). En Mazín, O. y J. Ruiz Ibañez (edits.). *Las Indias occidentales. Procesos de incorporación territorial a las monarquías ibéricas*. Ciudad de México: El Colegio de México, 469-504.
- Castleman, B. (2005). *Building the King's Highway. Labor, Society and Family on Mexico's Caminos Reales. 1757-1804*. Tucson: The University Arizona Press.
- Córdoba Ramírez, I. (2013). Manuel Payno Cruzado: ¿un «erudito a la violeta» al frente de la economía nacional? *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, (46), pp. 9-54.
- Domínguez-Domínguez, C. (2018). Uniendo el comercio de la mar del norte y la mar del sur: la bioceanidad en el Caribe vista a través del eje Veracruz-Acapulco, en la segunda mitad del siglo XVI. *Iberoamérica Social*, 2, pp. 10-26.
- Driever, S. L. (1995). The Veracruz-Mexico City Routes in the Sixteenth Century and the Study of Pre-industrial Transport in Historical Geography. *Geografía y Desarrollo*, 6 (12), pp. 5-17.
- Fernández, A. (2011). Construcción del camino a la rueda por Xalapa y Perote, 1803-1812. *Ulúa. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, 17, pp. 27-84.
- Florescano Mayet, S. (1987). *El camino México-Veracruz en la época colonial*. Xalapa: Universidad Veracruzana.

- Gago García, C. y Serrano Cambroner, M. (2002). Nuevas herramientas para la construcción de modelos de organización territorial en función del transporte. *Papeles de Geografía*, (36) pp. 59-80.
- Gallegos Ruiz, E. (2012). Entre Sevilla, La Habana y Orizaba. Una fábrica de cañones del siglo XVIII. *Revista Bicentenario*, 4, (16), pp. 6-11.
- García Martínez, B. (2008). *Las regiones de México. Brevario geográfico e histórico*. Ciudad de México: El Colegio de México, 2008.
- Garza Martínez, V. (2012). Medidas y caminos en la época colonial: expediciones, visitas y viajes al norte de la Nueva España (siglos XVI-XVIII). *Fronteras de la Historia*, 17 (2): 191-219.
- Gobierno Imperial de México (1866). *Boletín de las Leyes del Imperio de México*. México: Imprenta de Escalante y Andrade.
- Güemes Pacheco Padilla y Horcacitas, J. (1831). *Instrucción reservada que el conde de Revillagigedo dio a su sucesor en el mando, marqués de Branciforte sobre el gobierno de este continente en el tiempo que fue su virrey*. Ciudad de México: Imprenta de la calle de las Escalerillas.
- Hausberger, B. (2014). En el camino. En busca de los arrieros novohispanos. *Historia Mexicana*, 64 (1): 65-104.
- Instituto Mexicano del Transporte. (2024). Prospectiva de las obras carreteras en México. *Notas*, (85).
- Kolonitz, P. (2008). Un viaje a México en 1864. En Poblett, M. (comp.). *Cien viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos*, vol. 6. Ciudad de México: Gobierno del Estado de Veracruz, 1992), pp. 135-151.
- Llanas y Fernández, R. (2012). *Ingeniería en México, en 400 años de historia*. Ciudad de México: UNAM.
- López Romero, P. (2008). Vías de integración regional de la provincia de Xalapa, 1760-1810. (tesis de Licenciatura). Universidad Veracruzana, 2008.
- Luengo, P. (2022). Caminos hacia la modernidad. La gestión del territorio bajo gobierno hispano en América. *Cuadernos Dieciochistas*, (23), 33-58.
- Marichal, C. (1999). *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*. México: El Colegio de México/Fideicomiso de Historia de las Américas/FCE.

- Madrigal Barrera, J. (2009). Obras de drenaje mayor y menos en la rehabilitación del camino Salina-El Chilar, tramo del km 8+251 al km 9+840, en el municipio de Ixtapan del Oro, en el Estado de México. (tesis de Licenciatura). Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Moreno Corral, M. (2023). Textos sobre construcción utilizados entre los siglos XVI y XVIII en Nueva España. En Martínez, G. y Zacarías, P. (coords.), *Historia de la construcción. Edificaciones mesoamericanas y obras de arquitectura del siglo XVI y XIX*, vol. I. Xalapa: Universidad Veracruzana.
- Ortiz de la Tabla Ducasse, J. (1985). *Memorias políticas y económicas del Consulado de Veracruz, 1796-1822*. Sevilla: CSIC, 1985.
- Ortiz Vidales, S. (1929). *La arriería en México. Estudio folklórico, costumbrista e histórico*. Ciudad de México: Museo Nacional de Arqueología, Historia y Etnografía.
- Panes y Abellán, D. (1992). *Descripción de los caminos que desde la plaza de Veracruz se dirigen a México por distintos rumbos*. Madrid: Banco Santander de Negocios.
- Pavón, I. (1835). *Documentos que demuestran la justicia de los ocursoos hechos por los acreedores al peaje de Veracruz*. Ciudad de México: Imprenta de Galván.
- Pérez González, M. (2001). Los caminos reales de América en la legislación y en la historia. *Anuario de Estudios Americanos*, 58, (1), 33-60.
- Rees, P. (1976). *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*. Ciudad de México: SEP.
- Romero Olguín, D. (2023). Caracterización de las fábricas de tapia en el Camino Real de Veracruz. En Martínez, G. y Zacarías, P. (coords.), *Historia de la construcción. Edificaciones mesoamericanas y obras de arquitectura del siglo XVI y XIX*, vol. I. Xalapa: Universidad Veracruzana.
- Sanhueza Benavente, C. (2021). Construcción de caminos y reformismo ilustrado: fundamentos económicos y políticos en el caso chileno en el siglo XVIII. *Anuario de Estudios Americanos*, 78, (2), 567-597.
- Segura, V. (1831). *Apuntes para la estadística del departamento de Orizaba, formados por su jefe ciudadano Vicente Segura, y dedicados al excelen-*

- tísimo señor gobernador del estado libre de Veracruz, ciudadano Miguel Barragán, en el año de 1826.* Xalapa: Aburto y Blanco.
- Siliceo, M. (1847). *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana.* Ciudad de México: Imprenta de Vicente García Torres.
- Souto Mantecón, M. (1990). Apoyo y antagonismo en torno al establecimiento del consulado de Veracruz. *Historias*, (24), 109-120.
- _____ (1993). Préstamos e inversiones para el camino entre Veracruz y Perote. En Leonor Ludlow, L. y Silva Riquer, J. (comps). *Los negocios y las ganancias, de la Colonia al México moderno.* Ciudad de México: Instituto Mora/UNAM.
- Stein, S. y Stein, B. (2005). *El apogeo del Imperio. España y Nueva España en la era de Carlos III, 1759-1789.* Barcelona: Crítica.
- Suárez Argüello, C. (1997). *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII.* Ciudad de México: CIESAS.
- _____ (2001). De caminos, convoyes y peajes: los caminos de México a Veracruz, 1759-1835. *Relaciones*, 22 (85), 223-245.
- Taaffe, E. J., Morrill, R. L. y Gould, P. R. (1963). Transport Expansion in Underdeveloped Countries: A Comparative Analysis. *Geographical Review*, 53 (4), 503-529.
- Valle Pavón, G. (1992). *El camino México-Puebla-Veracruz. Comercio poblano y pugnas entre mercaderes a fines de la época colonial.* Ciudad de México: Gobierno del Estado de Puebla/Archivo General de la Nación-Secretaría de Gobernación.
- _____ (1997). «El consulado de comerciantes de la Ciudad de México y las finanzas novohispanas, 1592-1827» (tesis de doctorado). El Colegio de México.
- _____ (2003). Apertura comercial del Imperio y reconstitución de facciones en el consulado de México: el conflicto electoral de 1787. En Valle Pavón, G. (coord.). *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII.* Ciudad de México: Instituto Mora/Conacyt, pp. 259-290.
- _____ (2007). La articulación de mercados y la reconstrucción del camino México-Veracruz vía Orizaba, a finales del siglo XVIII. En Oikión Solano

V. (ed.). *Historia, nación y región*. Zamora: El Colegio de Michoacán, 437-460.

_____ (2007a). Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo XVI. *América Latina en la Historia Económica*, 27, 7-49.

_____ (2012). Respaldo de la Nueva España para la guerra contra Gran Bretaña, 1779-1783. Las aportaciones de los mercaderes, el Consulado de México y sus allegados. En Alves Carrara, A. y Sánchez Santiró, E. (coords.). *Guerra y fiscalidad en Iberoamérica colonial (siglos XVII y XIX)*. Ciudad de México/Juiz de Fora: Instituto Mora/Editora UFJF, 143-166.