



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
DIVISIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA ARRIERÍA
DURANTE LA GUERRA DE INDEPENDENCIA, 1810-1821

TESIS

QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:

MAESTRÍA EN HISTORIA

PRESENTA:

LEANDRO GUADALUPE MONTAÑO LUCERO

DIRECTOR DE TESIS: DR. MIGUEL SOTO ESTRADA



MÉXICO, D. F.

2010



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A mi madre

Araceli Lucero Orduña

1939-2010

ÍNDICE GENERAL

Introducción	1
Historiografía	9
CAPÍTULO I ARRIERÍA Y ECONOMÍA ANTES DE LA GUERRA	
1.1 Importancia económica	20
1.2 Las principales rutas de comercio	24
1.2.1 Articulación del espacio	31
1.3 Productos que transportan	33
1.4 Los empresarios del transporte	37
CAPÍTULO II LOS ARRIEROS	
2.1 Los conductores de recua	40
2.2 cuántos eran	42
2.3 Criadores de mulas	46
2.4 Pueblos de arrieros	50
2.5 Arrieros independientes	54
2.6 Extracción social y étnica	57
2.7 Sus redes sociales	59
CAPÍTULO III LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA	
64	
PRIMERA ETAPA 1810-1815	
65	
3.1 Bloqueo de los caminos como estrategia	67
3.2 Los convoyes	79
3.2.1 La estructura del convoy	82
3.3 Los convoyes en tránsito	85
3.3.1 El camino “tierra adentro”	86
3.3.2 La ruta ciudad de México al puerto de Veracruz	90
3.3.3 Por los caminos del sur	94
3.3.4 La vía alternativa a Tampico	96
3.4 Asalto a los convoyes	98
3.5 El embargo de mulas	101
3.6 Financiamiento insurgente	109
3.7 Financiamiento del ejército realista	113
3.8 El Contrabando	120
SEGUNDA ETAPA 1816-1821	
131	
DE LA INSURRECCIÓN A LA PACIFICACIÓN	
3.9 Los ingresos de los insurgentes	141
3.10 Abastecimiento del ejército realista	147

ÍNDICE GENERAL

A MANERA DE CONCLUSIÓN	149	
APÉNDICE DOCUMENTAL		
Documento 1	Reglamento de arrieros y mercaderes	155
Documento 2	Reglamento sobre convoyes	159
Documento 3	Productos transportados en convoy, años 1812-1820.	163
Documento 4	Haciendas que pagan contribución a los insurgentes, 1819.	166
Documento 5	Armas y pertrechos de guerra, transportados por Martín Ángel Michaus, año 1818.	168
Documento 6	Impuestos de convoy desde su establecimiento en julio de 1811 a diciembre de 1815.	170
Índice de tablas		171
Índice de mapas		172
Índice de gráficas		172
Las fuentes		173
Bibliografía		174

INTRODUCCIÓN

Este trabajo es el avance de un proyecto de investigación más amplio que culminará en el doctorado, por lo tanto, posteriormente se profundizará la indagación sobre la arriería durante el periodo bélico en el camino México-Oaxaca, pues se necesita mayor información sobre esta ruta, la cual considero muy importante para tener un panorama más completo sobre esta actividad en el territorio novohispano; también se analizarán las causas que influyeron para que un numeroso grupo de arrieros decidieran involucrarse en la guerra de independencia. Para ello, se considerarán las condiciones socioeconómicas y culturales de sus pueblos de origen, así como sus perfiles sociales; particularmente de aquellos que a nivel regional o del virreinato, jugaron un destacado papel en la insurgencia e incluso trascendieron a la cultura popular, por ejemplo, José María Morelos, Vicente Guerrero, personajes presentes en la historiografía; sin embargo, Valerio Trujano, Julián Villagrán, José Antonio Torres, José del Carmen, es decir, los que Hamnett llama “arrieros-comandantes” insurgentes, han sido poco atendido por los historiadores.

Esos jefes rebeldes eran el enlace entre la dirigencia insurgente con las bases sociales regionales –aunque algunos actuaban de acuerdo a sus intereses- y el éxito de las acciones militares donde operaron, fueron el resultado, en gran medida, de que conocían bien la orografía del territorio y en las que gozaban de gran ascendencia sobre la población, por lo que asumían de manera natural el liderazgo político-militar; es decir, no sólo fueron testigos sino verdaderos actores en la lucha por la independencia de México.

También es significativo que en las zonas donde principalmente actuaron los arrieros-comandantes fueron: al norte de la ciudad de México, los Llanos de Apan y la Sierra de Puebla, al sur, el actual estado de Guerrero y la Mixteca oaxaqueña en las que la población es predominantemente indígena, y el Bajío; en ellas, el apoyo que recibieron fue mayor; además, en los pueblos donde residían, pocos años antes de la guerra tuvieron conflictos con las autoridades locales, hacendados o los comerciantes, por lo que no es gratuito que el apoyo a la insurgencia se inscribiera en el contexto del descontento regional. Además, esos territorios habían sido focos de resistencia indígena de larga duración.

La presente investigación tiene como tema de estudio a la arriería al tiempo de la lucha por la independencia de México; existen algunas obras que analizan esa actividad, y no hay uno solo que se concentre exclusivamente en ella durante la guerra, si bien los hay que tratan

INTRODUCCIÓN

de manera colateral la cuestión; por lo tanto, nuestro estudio incorpora de manera general al análisis histórico el funcionamiento de la circulación de mercancías en ese periodo. El tema es demasiado amplio para ser agotado en este trabajo, pues únicamente se ocupa de algunas rutas comerciales y requiere de mayor información sobre el comportamiento de los convoyes en esa etapa.

Para que exista desarrollo económico de una región o un país, es indispensable que cuente con infraestructura carretera para la eficiencia del transporte; éste es el que hace posible trasladar las mercancías desde el lugar de su producción hasta el de su consumo, es decir, el mercado. El crecimiento de la circulación de las mercancías es uno de los indicativos del crecimiento económico.

El transporte de materias primas, productos agrícolas, manufacturados y artículos suntuarios, se realizaban por rutas de comercio bien definidas desde el periodo prehispánico y, en la medida que aumentaba el intercambio entre las diferentes regiones, fue necesaria una mejor organización del transporte para mayor rapidez y menor costo.

Desde inicios del periodo colonial conforme aumentaba la diversificación y volumen de las mercancías se fue haciendo más compleja la red de caminos; por ellos circulaban las recuas de mulas, que eran la fuerza de tracción por excelencia. Así, se fueron configurando las rutas de comercio que finalmente se convirtieron en la columna vertebral del virreinato, a la que se conectaban una serie de ramificaciones locales y regionales. Los caminos más importantes eran en el siguiente orden:

1. De la ciudad de México-Puebla-Puerto de Veracruz.
2. El llamado “tierra adentro”, que conectaba la capital de la Nueva España con el centro y norte del país, hasta Santa Fe, y del que salían otros hacia Guadalajara, San Luis Potosí y Monterrey.
3. Ciudad de México-Guatemala por la ciudad de Oaxaca.
4. Ciudad de México-Acapulco

Los caminos requerían mantenimiento para que se conservaran en buenas condiciones y la marcha de las bestias de carga fuese fluido; lo que generalmente no sucedía y, al atravesar por varios nichos ecológicos, su deterioro se acentuaba principalmente durante el periodo de lluvias, cuando el desborde de los ríos y la falta de puentes, la travesía se hacía lenta y pesada. La arriería, hizo su aparición en la Nueva España poco tiempo después de la llegada

INTRODUCCIÓN

de los españoles, si bien existían ya rutas de comercio prehispánico y sistemas de carga como el de los tamemes; tan pronto como introdujeron mulas de las Antillas, el transporte de mercancías se realizó desde entonces en el lomo de éstas; pues, ante el mal estado de las vías, la acémila se convirtió en el animal indispensable por su resistencia, peso que podían transportar, el poco alimento que necesitaban y las distancias que podían recorrer en una jornada.

Sin embargo, fue a partir de la segunda mitad de siglo XVIII cuando vivió su mayor esplendor, miles de mulas agrupadas en recuas, recorrían los caminos novohispanos e hicieron posible la inserción de la producción de los rincones más apartados en los circuitos virreinales e internacionales de comercio y, a la economía novohispana en la economía-mundo.

En la historiografía mexicana existe un fuerte debate acerca de la existencia del mercado interno a fines del periodo colonial y principios del siglo XIX, en él, sobresalen dos problemas; el primero, acerca del crecimiento económico novohispano y la articulación de las regiones con los centros de desarrollo más importantes del virreinato; el segundo, el grado de participación de la economía mexicana en el mercado mundial. En este debate ocupa un lugar sobresaliente la producción de las comunidades, y si consideramos que la gran mayoría de la población de nuestro país, se asentaba en el campo y, que aproximadamente el 50% era de origen indígena, entonces es muy importante analizar el volumen de esa producción y su relación con el mercado.

Estudios recientes de antropólogos e historiadores¹ han demostrado que la producción agrícola de las comunidades indígenas, después de satisfacer sus necesidades colocaban sus excedentes en el mercado y al mismo tiempo se abastecían en él, generalmente suministraban carbón, frutas, frijol, chile, maíz, aves de corral, cerdos, ganado menor y productos de los que se especializaron algunos pueblos; también cultivaban productos con alta demanda en Europa, por ejemplo, la grana cochinilla, vainilla, añil, entonces esa producción se insertaba en los circuitos de comercio regionales, intra-colonial e internacionales; la grana cochinilla, por ejemplo, producida principalmente en la región del sur, era transportada a Europa y

¹ Entre los investigadores más destacados podemos mencionar a Danièle Dehouve, *Cuando los banqueros eran santos. Historia económica y social de la provincia de Tlaxcala Guerrero*; Brian Hamnett, *Política y comercio en el sur de México 1750-1821*; Margarita Menegus, “La participación indígena en los mercados del valle de Toluca a fines del periodo colonial.”, Juan Carlos Caravaglia y Juan Carlos Grosso, “Comerciantes, hacendados y campesinos. Un mercado local en el Valle poblano (Tepeaca, 1792)”. Todos ellos demuestran la importante participación de la producción indígena en el mercado, desde la segunda mitad del siglo XVIII y el XIX. Las referencias completas aparecen en la bibliografía.

INTRODUCCIÓN

particularmente a Inglaterra, donde fue indispensable para la industria textil en la primera etapa de la revolución industrial; el pulque, tenía su mercado más importante a la ciudad de México. Entonces, en las regiones donde predominaba la población indígena, su producción abastecía hasta el 50% del mercado, como en el regional de Tepeaca, así lo demostraron Caravaglia y Grosso; mientras que para la región de Guadalajara, Van Young, sostiene que entre 1750 y 1780, los indígenas proporcionaban 25% del maíz consumido por esa ciudad. Asimismo Menegus, sostiene que "...el comercio indígena al menudeo alimentaba a los mercados locales o regionales y su valor, nada despreciable como en el caso de Toluca, llegaba quizá a abastecer en 50% al mercado de esa villa."² Finalmente, tenemos a la ciudad de Oaxaca cuyo mercado se abastecía de la producción de los pueblos indígenas a su alrededor.

El comercio indígena se caracterizaba por una gran variedad de productos y, por su intercambio a corta distancia, excepto los bienes de alta demanda; en cambio, el comercio que realizaban los españoles lo hacían a larga distancia, buscando los lugares donde sus mercancías alcanzaran un mejor precio, éstos preferían a la ciudad de México y a los centros mineros del norte y el Bajío.

También algunos investigadores sostienen que el motor de la economía era la producción argentífera, que dinamizaba al desarrollo económico; entonces, los centros mineros eran los que articulaban y de alguna manera determinaban el tipo de producción de las haciendas que se encontraban en las regiones aledañas y, desde éstas partían los caminos hacia los reales mineros, por tanto, no existía un verdadero mercado interno novohispano³, más bien, consideran que la Nueva España era la suma de regiones aisladas, pues los caminos estaban en malas condiciones, por tanto, el transporte de mercancías a larga distancia era antieconómico, y solamente la producción del mineral hacía costear los largos trayectos de su traslado.

En cambio Sempta Assadourian, sostiene que "...la formación de este gran mercado interno se halla determinada, en lo esencial, por el hecho de que el sector minero requiere una gran variedad de producciones complementarias para poder funcionar...a través de estas

² Menegus, Margarita, "La participación indígena en los mercados del valle de Toluca a fines del periodo colonial", p. 153

³ Eric Van Young, "A modo de conclusión: el siglo paradójico"; John H. Coatsworth, *Los orígenes del atraso. Nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*; Pedro Pérez Herrero, "El México borbónico ¿un éxito fracasado?, entre otros.

INTRODUCCIÓN

demandas, la producción colonial de plata trae „efectos de arrastre sobre otros conjuntos definidos sobre el espacio económico y geográfico’, promueve en ellos la producción mercantil y los integra, en consecuencia, al mercado interno en formación.”⁴

Es verdad que los centros mineros demandaban gran parte de insumos, de ahí, que muchos caminos se dirigieran hacia los reales de minas; sin embargo, se ha demostrado que, a pesar de las malas condiciones de las vías, la producción regional, además de satisfacer las demandas de los centros mineros, tenía un alto grado de diversificación, por ejemplo, el algodón producido en la Costa Chica en el Pacífico, era llevado hasta los obrajes textiles de las ciudades de Puebla y México, el de la Costa Grande (actual estado de Guerrero), a los obrajes de Michoacán y el Bajío; o las mantas de algodón elaboradas por la mano de obra indígena del distrito de Villa Alta en la provincia de Oaxaca, eran enviadas para su comercialización a las minas de Taxco, a Puebla y México, o a regiones tan lejanas como los centros mineros en Guanajuato y Zacatecas.

También, esta demostración echó por tierra la creencia de que la producción de los pueblos indios únicamente estaba destinada al autoconsumo. En esta discusión destacan autores cuyas investigaciones han aportado nuevos elementos en esta discusión; sin embargo, el debate esta lejos de concluir.

Estructura del trabajo

La presente investigación se estructura en tres capítulos, en el primero, “Arriería y economía antes de la guerra”, se examina su importancia en el desarrollo económico de la Nueva España, los problemas que enfrentaba a fines del siglo XVIII y principios del XIX, por ejemplo, la ausencia de suficiente infraestructura; es decir, la construcción de nuevos caminos, el nulo mantenimiento de los existentes, así como la endémica falta de bestias de carga, lo que le imposibilitaba dar un servicio a la altura de las necesidades de transporte, la consecuencia fue la pérdida de mercados frente a la competencia de los comerciantes ingleses o estadounidenses, cuyas mercancías eran más baratas.

Asimismo, se subraya el papel que jugó en la articulación de las diferentes regiones, y de esta manera se convirtió en instrumento de integración del mercado interno novohispano y, al

⁴ Sempat Assadourian, Carlos, *El sistema de la economía colonial El mercado interior, regiones y espacio económico*, pp. 20-21.

INTRODUCCIÓN

mismo tiempo, éste con los mercados internacionales; por ello, se da cuenta de las principales rutas de comercio.

Finalmente, se destaca la participación de los hombres de empresa que hicieron de la arriería una fuente de riqueza; sus inversiones fueron indispensables en el impulso del transporte de mercancías y en la expansión del mercado. Fue tan buen negocio que, en algunos casos, se convirtió en la base de grandes fortunas.

En el capítulo segundo, “Los arrieros”, se indagó la organización de la recua, la población dedicada a la arriería, ya sea criando a las acémilas o como empleado de un hatajo de mulas; en la crianza, destacaron las haciendas del norte, las cuales abastecían de esos animales a las empresas de transporte, también las llevaban a las ferias de San Juan de los Lagos, Saltillo, Toluca y Tlalpan para su venta; asimismo, las haciendas generalmente contaban con su propia recua para trasladar su producción al mercado. Además, los hacendados tenían en la producción de mulas una elevada fuente de ingresos, ya que alcanzaban una cotización de entre 15 y 28 pesos, muy superior a la de una vaca o un buey que costaban 5 pesos en promedio.

Las comunidades en las que la mayoría de su población se empleaba en la conducción de las recuas, fueron conocidas como “pueblos de arrieros” y, generalmente se ubicaban estratégicamente a lo largo de los caminos más transitados; muchos de ellos sustentaron su desarrollo económico en los fletes, de los que podemos destacar a Huichapan, Santiago Papasquiaro y Juxtlahuaca, sólo por mencionar algunos ejemplos. Otros participantes del transporte, fueron los arrieros independientes, quienes eran dueños desde unas cuantas bestias de carga, o con una mayor inversión, de varios hatajos, por su cuenta y riesgo realizaban contratos con comerciantes y hacendados para el traslado de sus mercancías incluso a los lugares más alejados de las rutas de comercio; esos muleros representaban la mayor fuerza de trabajo en esa actividad.

En cuanto a la extracción social y étnica de los muleros, falta mucho por investigar, sin embargo, con la información que se tiene, podemos afirmar que se empleaban mayoritariamente los mestizos, seguidos de los indígenas, criollos y pardos. Finalmente, por su trabajo, a lo largo de las rutas comerciales, crearon una red de relaciones económicas y sociales con personal de las posadas y ventas donde pernoctaban, allí, acudían los artesanos que daban mantenimiento a sus aperos de trabajo; también con comerciantes, hacendados y

INTRODUCCIÓN

con las autoridades políticas de los diferentes pueblos; esas relaciones eran indispensables para el éxito de sus negocios, su seguridad y suministro de forraje para las acémilas.

En el tercer capítulo, “La arriería durante la guerra”, se pone de manifiesto la nueva modalidad que ésta asumió durante el conflicto bélico, *los convoyes* escoltados militarmente; se examina su estructura, frecuencia con la que se organizaban, así como los nuevos obstáculos a los que tenía que hacer frente, por ejemplo, el problema que representaba su gran tamaño hacía más lento su avance; los conflictos derivados de los abusos de los comandantes militares encargados de custodiarlo; las acciones bélicas de los insurgentes, entre otros.

Es importante mencionar que el corpus documental que hasta ahora he localizado, la mayor parte corresponde a las rutas comerciales de las provincias internas a la ciudad de México y, en menor medida, de la capital colonial al puerto de Veracruz y Acapulco; en la primera ruta, la plata, el ganado mayor y menor, así como los productos agrícolas, predominaban en las cargas que transportaron los arrieros organizados en convoy.

El bloqueo de las rutas de comercio fue la estrategia insurgente que tenía como objetivo detener el intercambio comercial y, por ende, asfixiar financieramente a la hacienda pública realista; pero al mismo tiempo, “obligó” a los comerciantes, por un lado, a negociar con ellos el paso de sus mercancías a cambio de sumas monetarias y, por otro, a buscar rutas alternativas.

Los arrieros, también tuvieron otras dificultades para el ejercicio de su trabajo, sus mulas eran indispensables para trasladar los pertrechos de guerra, por tanto, se convirtieron en objetivos militares para ambos bandos, ya que a mayor disponibilidad de acémilas mayor era la capacidad de desplazamiento de los ejércitos; por ello, tanto el ejército realista como el insurgente, además de buscar la derrota del enemigo, intentaban arrebatar el mayor número posible de acémilas y, si éstas estaban cargadas de mercancías o de material de guerra, aumentaba su valor estratégico.

Otro medio al que el ejército realista recurrió para hacerse de las bestias de carga, fue el embargo, causando con esta medida, gran descontento entre los dueños y arrieros encargados de las recuas, ya que al inicio de la guerra, el pago por cada mula se limitó a un real por legua, sin embargo, cuando estaban varadas o no hacían traslados, no recibían pago alguno; posteriormente, ante las protestas de los arrieros se estableció a 2.5 reales al día, además, corrían el peligro de perderlas en las acciones militares; la necesidad de mulas por parte del ejército realista, también ocasionó conflictos con las autoridades de los pueblos, pues en

INTRODUCCIÓN

ocasiones el comandante militar se presentaba y exigía la entrega de un determinado número de acémilas, y si las comunidades no contaban con ellas, tenían que comprarlas a las haciendas.

El embargo de mulas causó cuantiosas pérdidas a los dueños de las recuas, puesto que dejaban de percibir el costo del flete más elevado, pagado por los particulares, al no cumplir con los compromisos adquiridos o no poder contratar más carga; además, la requisa de los animales que pasaban a prestar servicio a la tropa, lo hacían con todo y arrieros; igualmente, se quejaban de los malos tratos que recibían de los oficiales militares; por lo que en el año de 1812, algunos abandonaron la carga del ejército a medio camino y huyeron con sus bestias.

En este trabajo también se resaltan las fuentes de financiamiento de los ejércitos; mientras que las autoridades realistas implementaron las contribuciones forzosas, aumentaron los gravámenes ya existentes y crearon nuevas tributaciones, por ejemplo, el 2% del *impuesto de convoy*, para mantener al ejército; los insurgentes, en cambio, tenían diversas fuentes de donde obtenían los recursos, como los asaltos a los convoyes, los impuestos al comercio y a los pueblos situados en la zona bajo su influencia, los pagos de los comerciantes y hacendados por franquear el paso a sus mercancías y ganado, además, el cobro de pasaportes, diezmo y decomisos entre otros.

Finalmente, se aborda el contrabando que durante este periodo fue escandaloso; éste tenía sus puertos de entrada por Tampico y San Blas principalmente; sin embargo estos no eran los únicos, difícilmente se puede mencionar alguno por el que no hayan ingresado mercancías de manera ilícita. Los comerciantes se valieron de este medio para aumentar su margen de ganancias o compensar las pérdidas por la guerra; no obstante, para otros, el conflicto bélico no fue obstáculo para aumentar sus ganancias ya que hacían negocios tanto con los comandantes realistas como con los insurgentes, por ejemplo, y sólo por mencionar algunos; se dieron los casos de los comerciantes veracruzanos Tomás Murphy y Juan Bautista Lobo, quienes operaban no sin el conocimiento de las autoridades civiles y militares, por lo que la corrupción también sentó sus reales en ese periodo.

Las mercancías que entraban de contrabando, en su gran mayoría, tenían su origen en Gran Bretaña y los Estados Unidos de América. Algunas ciudades fueron inundadas de productos introducidas de manera ilícita, y su prosperidad económica en gran medida, recibió el impulso que les representó el contrabando: Guadalajara, Zacatecas, San Luis Potosí,

INTRODUCCIÓN

Durango y Querétaro, son ejemplo de ese florecimiento, incluso la última, era considerada como el almacén del contrabando; de donde partían convoyes hacia la ciudad de México.

Así pues, diversos aspectos de la arriería son recuperados aquí, con miras a ofrecer una perspectiva más completa del conflicto insurgente, en esta dimensión social y económica del mismo.

HISTORIOGRAFÍA

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Como ya mencionamos, existen escasas investigaciones que se centren en el análisis de la arriería*, a pesar de su importancia para la explicación de la existencia y funcionamiento del mercado interno y del comportamiento de la economía durante el periodo colonial y el siglo XIX; sin embargo, podemos destacar algunos estudios sobre la cuestión.

La obra que se convirtió en referente obligado sobre la arriería es, *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*, en la que, Clara Elena Suárez Arguello se propuso como objetivo “...desmitificar afirmaciones, como la autarquía en las regiones novohispanas y el elevado costo de los fletes...”⁵; inicia con el análisis de la “organización de la arriería”, destaca la organización del trabajo, en la que cada uno de los trabajadores tenía su tarea específica; describe la función del mayordomo, quien era el arriero de confianza del dueño y, por tanto, el responsable directo de la recua; del “cargador” o “aviador” quien cargaba y descargaba a las mulas y mantenía en buen resguardo la carga; el “sabanero” que durante el trayecto se encargaba de alimentar a los animales y cuidar que no se desperdigaran; el “hatajador” responsable de que las mulas caminaran reunidas. Asimismo, privilegia la importancia de los empresarios del transporte.

De acuerdo con sus cálculos, a finales del siglo XVIII, los caminos de la Nueva España eran recorridos por 250 000 a 400 000 animales, dice que “...a partir del número total de

*Algunos trabajos que se citan a lo largo de la investigación, aunque tienen como tema a la arriería, sus periodos de estudio son posteriores al nuestro; otros, aún analizando temas diferentes, aportan información sobre el transporte de mercancías.

⁵ Suárez Arguello, Clara Elena, *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*, p.37.

INTRODUCCIÓN

mulas, recuas integradas por veinticinco mulas, tenemos la organización de 16 mil recuas. Si cada recua era manejada por cuatro o cinco individuos, nos proporciona un total de 64 mil a 80 mil personas ocupadas en el sector del transporte de carga con mulas...”⁶, por tanto, estima que entre el 1 y 1.3% del total de la población era arriero. Sin embargo, es probable que la totalidad de las acémilas no estuvieran en servicio al mismo tiempo; también en estas estimaciones deja fuera a los pueblos que tenían su propia recua.

La demanda de transporte se incrementó como consecuencia del decreto de la libertad de comercio en la Nueva España a partir de 1789; entonces, la arriería pasó de una actividad estacional y de corto trayecto a otra de larga distancia, es decir, se convirtió en una verdadera especialización y demandó fuerza de trabajo durante todo el año.

Sin embargo, también tenía sus inconvenientes, sobre todo en años de sequías, el conductor de recuas vivía años difíciles; como lo fueron 1782, 1783, 1793 y 1795, porque “...el agua escaseaba y no había los suficientes agujeros para el abrevadero de las mulas y los pastos eran raquíuticos y escasos, los arrieros preferían no efectuar viajes, ya que ello les representaba grandes pérdidas, pues las mulas morían en los caminos”⁷. No obstante, eran obligados a realizar los viajes o de lo contrario, se exponían a que las autoridades decidieran embargar sus recuas.

El transporte de mercancías era tan importante, que algunas comunidades llegaban a tener su propia recua para su servicio, la usaban generalmente para distancias cortas, por ejemplo, a los mercados locales o en ocasiones a los regionales, y regresaban con insumos necesarios para la comunidad.

La arriería fue tan atractiva económicamente, que se establecieron verdaderas empresas; sus propietarios generalmente eran grandes comerciantes, miembros del consulado de comerciantes de la ciudad de México; Pedro Romero de Terreros, su primer empleo en la Nueva España, fue en “...el negocio de transporte, iniciado por su tío, vinculaba las minas del norte con la capital y el puerto de Veracruz; heredó la empresa, y utilizó sus ganancias para prestar (“aviar”) a mineros con experiencia...”⁸ Otros destacados empresarios del transporte fueron Pedro de Vértiz, Diego Fernández de Peredo y Martín Ángel Michaus asociado con el capitán Antonio de Uscola.

⁶ *Ibid.* p. 227.

⁷ *Ibid.* p. 92.

⁸ *Ibid.* p. 25.

INTRODUCCIÓN

Por su parte, Sergio Ortiz Hernán, en su obra *Caminos y transporte en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la Colonia y principios de la vida independiente*, presenta un estudio que privilegia la ruta de la capital virreinal al puerto de Veracruz, en él analiza la infraestructura necesaria para el funcionamiento del camino, como las *ventas* que eran los lugares en los que recibían alimento y hospedaje soldados, comerciantes, viajeros y arrieros, además, contaban con espacios en los que descargaban y descansaban las mulas.

Sostiene que la guerra de independencia tuvo efectos desastrosos para la economía, sobre todo perjudicó las rutas comerciales, particularmente la de México a Veracruz. Las acciones de los insurgentes, como el bloqueo de caminos, contribuciones a la insurgencia o los decomisos la mercancía, ocasionaron grandes pérdidas a los comerciantes.

La obra de Peter Rees *Transportes y comercio entre México y Veracruz 1519-1910*, desde una perspectiva geográfica, dice que desde el periodo colonial las ciudades de México y Veracruz han estado unidas por dos rutas paralelas, su trazo obedeció a las difíciles condiciones geográficas y, como resultado de la competencia entre dos grupos de comerciantes los de Jalapa y los de Córdoba-Orizaba.

Si bien ya existían rutas de comercio prehispánicas, la construcción de los caminos propiamente se inició en 1530, funcionaron durante el periodo colonial y el siglo XIX, “como parte de un sistema económico colonial a larga distancia, basado en la exportación de materias primas y la importación de artículos manufacturados”⁹ Veracruz el puerto colonial más importante en la Nueva España, era la puerta de entrada o salida del comercio entre América y España.

Igualmente, destaca la importancia de la arriería en el desarrollo económico de algunos pueblos o villas, ya sea porque su población se empleara en ella o porque se ubicaran cerca o sobre los caminos; el caso más importante es Jalapa, cuya prosperidad y urbanización estaba ligada a las transacciones comerciales durante la feria y, solamente vio descender su florecimiento cuando se disolvió el sistema de flota en 1787, también se convertía en lugar de hospedaje de los mercaderes mientras que los muleros bajaban al puerto de Veracruz por sus productos; otro caso es Córdoba, cuya fundación se debe a la necesidad de brindar seguridad, servicios y descanso a los arrieros.

No obstante, la importancia del transporte de mercancías en el desarrollo económico; el número limitado de conductores de recua y la falta creciente de mulas para satisfacer la

⁹ Rees, Peter, *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*, p. 15.

INTRODUCCIÓN

demanda, la circulación de mercancías tuvo que enfrentarse a un obstáculo mayor, la guerra, y con ella, la disminución e incluso la parálisis de esa actividad.

LA INSURGENCIA

Desde el momento que Miguel Hidalgo inició la rebelión, mandó mensajes a diferentes personalidades a lo largo y ancho del territorio novohispano, para que lo secundaran; sin embargo, algunos arrieros fueron de los primeros en organizar pequeños grupos de seguidores y responder al llamado del cura de Dolores, también ayudaron a difundir las proclamas, acciones y demandas de los rebeldes, ya que contaban con información de primera mano al ejercer su oficio en las zonas de conflicto. Durante la guerra muchos de ellos sirvieron como espías y correos para uno u otro bando. Unos se pusieron a las órdenes de Hidalgo otros a las de José María Morelos, y a pesar de la derrota, captura y fusilamiento de Hidalgo primero y Morelos después, no fue suficiente para que los rebeldes fueran derrotados, éstos se mantuvieron como proyecto nacional descentralizado; de esta manera la insurgencia se fraccionó y su presencia fue muy localizada, destacando el Bajío, el valle poblano-tlaxcalteca, los Llanos de Apan, las provincias de Veracruz y Valladolid y en la región del sur, operó Vicente Guerrero quien aprovechó la accidentada orografía para convertirla en una fortaleza, y las tropas realistas fueron incapaces de derrotarlo.

Peter Guardino en su obra *Campesinos y política en la formación del Estado Nacional en México. Guerrero 1800-1857*, sostiene que hubo mayor participación de los campesinos en la guerra de independencia en las zonas o regiones que experimentaron un cambio agrícola, por ejemplo, Guadalajara, el Bajío y el actual estado de Morelos, es decir, en regiones donde la presencia y expansión de las haciendas a costa de las tierras de los pueblos fue mayor. Por el contrario, la del actual estado de Guerrero, las zonas donde los insurgentes recibieron mayor apoyo fueron aquellas donde había pocas haciendas o éstas no se habían expandido a costa de las tierras de las comunidades, como en la Costa Grande y la Montaña.

Además, sostiene que, previa al levantamiento de Miguel Hidalgo, estalló una conspiración en la que participaron varios arrieros junto a los gobernadores indígenas de

INTRODUCCIÓN

Tepecoacuilco, Iguala, Huitzucó, Taxco y otros pueblos. Precisamente, del pueblo de Tepecoacuilco era originario el arriero Valerio Trujano, comandante insurgente en el sitio de Huajuapán en el actual estado de Oaxaca, de abril a julio del año de 1812.

La Costa Chica, con población mayoritariamente mulata e indígena, eran aparceros productores de algodón; una parte importante de los mulatos se había enlistado en la milicia desde fines del siglo XVIII, por ello, el comandante de las fuerzas realistas en la región, Francisco París, que además fue el subdelegado desde 1790, los apoyó para exentarlos de pagar el tributo, lo que le ganó la lealtad de los mulatos.

Esa situación permitió que los realistas resistieran a los insurgentes hasta 1813 sin ayuda del gobierno colonial; su ubicación geográfica también les permitió abastecer de alimentos y pertrechos militares a la guarnición realista del puerto de Acapulco.

En la región de La Montaña, la población era y sigue siendo mayoritariamente indígena, no existen haciendas, por tanto, el repartimiento de mulas fue el medio para la extracción del excedente económico; además, fue la zona donde los insurgentes tuvieron mayor apoyo y, en la que Vicente Guerrero estableció su cuartel general, desde allí, operaban las bandas guerrilleras para hostilizar a las fuerzas realistas. Así pues, en esta zona, la base social de la insurgencia fue indígena.

Al examinar los liderazgos insurgentes que operaban en el actual estado de Guerrero, Guardino identifica a tres grupos, los arrieros, los hacendados y los curas, de los que provienen la mayoría de ellos; los arrieros destacados fueron José María Morelos, Vicente Guerrero, Valerio Trujano, Juan del Carmen y otros, quienes ocuparon puestos de dirigencia, no obstante, muchos más se involucraron en la guerra.

En el artículo “Las bases sociales de la insurgencia en la Costa Grande de Guerrero”¹⁰, Guardino plantea que en esa región la población indígena fue devastada por las epidemias durante el siglo XVI, por lo que fue repoblada por las castas, en este caso, por *pardos*, que eran la mayoría y junto con la población indígena constituían la fuerza de trabajo dedicada al cultivo del algodón.

Asimismo, sostiene que los muleros se movilizaban en amplias redes geográficas y sociales, aunque trabajaban para los comerciantes, también lo hacían por su cuenta, lo que representaba la competencia con sus patrones; así, eran obligados tanto por los mercaderes

¹⁰ Guardino Peter, “Las bases sociales de la insurgencia en la Costa Grande de Guerrero”, en Ana Carolina Ibarra (coordinadora), *La independencia en el sur de México*, pp. 33-57.

INTRODUCCIÓN

como por la autoridad colonial para que no comercializaran; esto ocasionaba su descontento, y fue el motivo para que muchos de ellos se sumaran a las fuerzas insurgentes; otro, fue el ataque a la economía regional por los realistas, que consistía en confiscar el algodón y las mulas para transportarlo, esta medida del ejército realista, fue para escarmentar a la población que participaba o apoyaba a la insurgencia.

De la misma manera, en *Las raíces de la insurgencia en el Sur de la Nueva España. La estructura socioeconómica del centro y costas del actual estado de Guerrero durante el siglo XVIII*, Jesús Hernández Jaimes, sostiene que en la segunda mitad del siglo XVIII, la Costa Grande vivió el auge de la producción algodonera, la que al insertarse en los circuitos comerciales integró a la zona en el mercado interno novohispano; la mayor parte del algodón costeño era trasladado por los arrieros de las demarcaciones de Tixtla, Chilapa, y de Uruapan a los principales centros textiles ubicados en Michoacán y el Bajío. También señala que parte de esa materia prima se quedaba en algunos pueblos ubicados sobre las rutas por donde caminaban los muleros, pues en ellos se hilaba y tejía.

Asimismo, demuestra que la elite local disfrutó de cierta exención fiscal hasta 1777, año en el que la Real Hacienda pretendió hacerle pagar impuestos, provocando en ella gran descontento y, finalmente, algunos de sus miembros se convencieron de unirse a la insurgencia, tal es el caso de la familia Galeana, que era la más próspera y de mayor ascendencia sobre los trabajadores en la región. Igualmente, los campesinos vieron disminuir sus ingresos, ya que "...ahí el impacto de las reformas fiscales fue mayor y porque su estrecha relación con el mercado externo motivó que la crisis textilera de 1805, afectara los intereses económicos de la población..."¹¹; pues la entrada de textiles ingleses y norteamericanos incidió en el precio de comercialización del algodón y de la producción misma.

Ante tal panorama, a fines del mes de octubre de 1810, José María Morelos entró a la provincia de Zacatula y encontró a su población dispuesta a unirse a la insurgencia; Morelos, logró en poco tiempo levantar su ejército compuesto principalmente de pardos e indios, convirtiendo a la zona en un bastión insurgente y en "...una especie de granero para los sublevados, pues en ella se cultivaba buena parte de su alimento. El jefe insurgente dispuso

¹¹ Hernández Jaimes, Jesús, *Las raíces de la insurgencia en el Sur de la Nueva España. La estructura socioeconómica del centro y costas del actual estado de Guerrero durante el siglo XVIII*, p. 35.

INTRODUCCIÓN

que los campesinos no abandonaran el cultivo del arroz, maíz algodón y tabaco pues de esta manera esperaba sostener la lucha armada...”¹²

Es muy importante conocer las condiciones sociales que prevalecían en la Nueva España previamente a la guerra de independencia en nuestro país; entre los estudios que analizan esa temática destaca la obra de Brian Hamnett, *Raíces de la insurgencia en México. Historia regional 1750-1824*, en ella se apunta que antes de la guerra, el crecimiento económico se circunscribió sólo a algunas regiones, como Guadalajara, el Bajío y las zonas mineras del norte, sostiene que “...a fines del periodo colonial empeoraron las condiciones de la población indígena de los pueblos y también de las clases rurales inferiores, sobre todo en los campos alrededor de Guadalajara. A esta situación contribuyeron factores tales como la agricultura comercial, precios cada vez más altos, salarios relativamente estables, crecimiento de la población e incapacidad del sector campesino para sacar provecho de una mayor demanda del mercado.”¹³

Asimismo, subraya la animadversión que tenían los indios contra los comerciantes, ya que éstos participaban en todo el ciclo productivo, desde el suministro de materias primas a los indios, hasta la distribución de la producción de los obrajes textiles, además eran los que tenían una clientela cautiva en los grupos subalternos.

Para el funcionamiento de la economía novohispana primero y nacional después, los arrieros desempeñaron un papel de primer orden, ellos son los que hicieron posible la articulación de las regiones y formaron un grupo social, en el que es difícil situar a los muleros en una estructura social considerando exclusivamente su posición económica. La dificultad aumenta si se considera que en el transporte de mercancías participaban trabajadores de diferentes grupos étnicos, principalmente mestizos, seguidos por los indígenas, negros libres, esclavos y en menor medida españoles criollos.

El conductor de recua mantenía una posición privilegiada, ya que disfrutaba del reconocimiento social, lo que le facilitaba involucrarse en los conflictos locales o participar en el reclutamiento para la insurgencia; su aceptación social le permitía insertarse rápidamente en los conflictos y encabezar las causas sociales, o cuando menos eran indispensables para ambos bandos;

¹² *Ibíd.* p. 211.

¹³ Hamnett, Brian *Raíces de la insurgencia en México. Historia regional 1750-1824*, p. 20.

INTRODUCCIÓN

para las fuerzas realistas y para las bandas guerrilleras resultó importantísimo controlar o coludirse con los grupos de arrieros que proporcionaron contactos entre localidades y provincias. Con frecuencia los arrieros aparecen en documentos referentes a bandas de insurgentes y a supuestos rebeldes durante la década de 1810. Sus contactos y la información que daban hacían de ellos aliados valiosísimos para ambos lados...¹⁴

Concluye que en los actuales estados de Guerrero y Oaxaca, la base social de la insurgencia fue la población indígena; ya que era una región con muy poca población blanca.

Otra obra importante, es la de John Tutino¹⁵ *De la insurrección a la revolución en México. Las bases sociales de la violencia agraria 1750-1940*, en ella sostiene la hipótesis de que no hubo una sola causa en las insurrecciones agrarias; por ello, primero examina las condiciones materiales de vida de los campesinos, éstas serían un factor que influyó para que se incorporaran o no a la insurgencia.

A la población campesina la divide en dos grupos, los que viven en los pueblos, denominados aldeanos, y los residentes de las haciendas. Los primeros, se caracterizan porque vivían en comunidades fundadas por el Estado colonial, por tanto, tenían un status jurídico especial; poseían tierras, gozaban de limitada autonomía económica y política, y solamente trabajaban en las haciendas de manera temporal sin llegar a depender de ellas. En cambio, los residentes de las haciendas, vivían en comunidades fundadas por los terratenientes, carecían de derecho a la tierra, así como a organizarse políticamente de manera independiente, subsistían cultivando la pequeña finca concedida por los hacendados, carecían de instituciones de gobierno local y dependían totalmente de los hacendados.

De acuerdo a Tutino, en las regiones donde había escasez de mano de obra, los residentes de las haciendas se sentían seguros, y por tanto, eran poco afectos a la insurrección; en cambio, en regiones con un elevado crecimiento demográfico, la población que vivía en las haciendas, se sentía insegura, y por ello, era más proclive a la insurrección; estas últimas eran las condiciones en las haciendas del Bajío desde 1750, cuyo resentimiento fue creciendo poco a poco.

Entonces, el descontento de los habitantes de los pueblos se debía; en primer lugar, a que habían perdido paulatinamente su autonomía y, experimentaban un elevado crecimiento demográfico, por tanto, la presión de la tierra aumentaba; en segundo lugar, las haciendas

¹⁴ *Ibid.* P. 235.

¹⁵ Tutino, John, *De la insurrección a la revolución. Las bases sociales de la violencia agraria 1750-1940*.

INTRODUCCIÓN

tenían en esta población, su reserva de mano de obra y cada vez exigían más prestación de los servicios, estas condiciones crearon resentimiento de la población.

Para explicar el por qué la población del Valle de México no se incorporó masivamente a la insurgencia, señala que esta región a pesar de estar densamente poblada, sus aldeanos mantenían cierta autonomía y, por tanto, carecían de resentimientos contra la elite y el Estado, por lo que permanecieron leales en 1810 y, condenaron al fracaso la campaña militar de Miguel Hidalgo al asediar la ciudad de México.

Por tanto, para Tutino, el “resentimiento” fue uno de los motivos para que la población rural se insurreccionara, argumenta que “...la rápida pérdida de seguridad por los subordinados de las haciendas del Bajío, pérdida claramente causada por la elite, generó los agudos resentimientos sociales que condujeron allí a la insurrección de masas en 1810. La rápida pérdida de autonomía, claramente agravada por la anexión de terrenos por la elite, produjo poco tiempo después los agravios latentes detrás de la insurrección de muchos aldeanos jaliscienses...”¹⁶

Respecto a la región del sur, señala que la insurgencia tenía como base social a los habitantes de los pueblos; por eso, José María Morelos “...proclamó el fin de la esclavitud, al igual que el fin de los tributos y de las tesorerías comunales. Los habitantes de los pueblos debían retener el fruto de su producción. En 1811 proclamó que las tierras comunales sólo debían asignarse a residentes locales y ya no se debían rentar a fuereños...”¹⁷

Es importante subrayar, que en la región del sur, no se desarrolló la residencia de los trabajadores en las haciendas ó cuando menos no se cuenta con datos sobre ello; esta condición es más evidente en el Bajío y en el Altiplano Central. Además, en la Costa Grande, en donde predominaron las plantaciones, con población parda e indígena, rápidamente se sumaron a las filas de Morelos.

En resumen, de los trabajos abordados, la obra de Suárez Arguello, que estudia la arriería durante el siglo XVIII, aunque se centra en la segunda mitad de éste, demostró la importancia que tuvo para el desarrollo económico de la Nueva España; los demás estudios coadyuvaron en el análisis para algunas regiones en otros periodos, poco se ha dicho sobre la arriería durante el periodo bélico. En cuanto a la insurgencia, los estudiosos de esa cuestión han puesto su atención a la explicación de las causas de la guerra, a los personajes y sus acciones

¹⁶ *Ibid.* p.161.

¹⁷ *Ibid.* pp. 165-166.

INTRODUCCIÓN

que destacaron en ella y las propuestas políticas y económicas para la edificación del nuevo régimen; por ello, nos planteamos algunas interrogantes como: ¿Cuáles fueron los cambios que sufrió la arriería durante la guerra? ¿Se modificaron las rutas de comercio que prevalecían antes de la guerra? ¿Cuál fue el impacto de la apertura de nuevos puertos al comercio exterior? ¿Prevalecieron los empresarios del transporte o surgieron otros? ¿Qué sucedió con los arrieros independientes? ¿Qué productos se transportaron? ¿Cuál fue el proceso de rearticulación del mercado?, entre otras.

Finalmente, quiero resaltar el hecho de que los tres principales líderes insurgentes, como José María Morelos y Vicente Guerrero fueron arrieros y Miguel Hidalgo y Costilla, tenían a su hermano José María Hidalgo en el negocio de la arriería. Morelos, a pesar de tomar los hábitos, no dejó de tener participación en el transporte; lo que es un indicativo de la importancia de esta actividad y, su relación con la insurgencia, pues por medio de ella, los dirigentes mencionados establecieron relaciones sociales que posteriormente aprovecharon para el reclutamiento de simpatizantes para la causa independentista.

CAPÍTULO I. ARRIERÍA Y ECONOMÍA

El transporte de los productos desde el lugar de su producción hasta el de su consumo, es fundamental para el desarrollo económico de cualquier país. La eficiencia de este sistema de transporte hace posible que las mercaderías lleguen en menor tiempo y a menor costo al consumidor; además, articula a las regiones logrando con ello aumentar el intercambio comercial y, fomenta la integración del mercado nacional.

El crecimiento económico está intrínsecamente vinculado al incremento de la infraestructura para la eficacia en la circulación de las mercancías; Sin embargo, para mejorar el servicio juega un papel muy importante la orografía y la fuerza de trabajo que se emplea en esa actividad y, finalmente la capacidad de fuerza de tracción.

En gran parte del territorio que actualmente ocupa nuestro país, el traslado de los productos ha sido una constante desde el periodo prehispánico, recuérdese cómo se realizaba en la espalda de los tamemes y de indios de pueblos tributarios; entonces, el hombre era medio de carga, aunque sólo podía llevar un peso limitado.

La arriería, se convirtió en el principal medio de transporte tan pronto como los españoles introdujeron a la Nueva España mulas de las Antillas; desde entonces, el transporte de mercancías se realizó en el lomo de éstas; la rapidez con la que viajaban esas bestias estaba en relación con el terreno, clima y con el tipo de carga que llevaban. Además, debido a lo seguro de su paso, capacidad de carga, resistencia a las enfermedades, al calor y al frío, su longevidad y poder subsistir alimentándose de hierbas durante periodos prolongados, hicieron de ese animal, el idóneo para las condiciones orográficas del territorio novohispano.

Para mayor eficiencia, seguridad y comodidad de los caminantes, la arriería demandaba cierta infraestructura, ésta incluía:

Las Ventas, que proporcionaban alimentos y hospedaje a todos los viajeros, desde comerciantes, soldados, viajeros, y desde luego, los arrieros.

Los mesones, lugares para el descanso, eran incómodos y sucios, generalmente no contaban con camas y cobijas, por lo que sus inquilinos tenían que llevar los suyos. Los lugares referidos también eran centro de consumo de bebidas alcohólicas.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

Los artesanos: herreros, talabarteros, fusteros, jarcieros, cesteros, curtidores y carpinteros prestaban sus servicios para el buen funcionamiento de los aperos de las bestias. Hasta que, los pequeños asentamientos se convirtieron en pueblos y villas.

Entonces, la arriería se convirtió en fuente de empleo para numerosos pueblos que florecían debido a su establecimiento sobre ó cerca de los llamados caminos reales, estas poblaciones a la vez se encargaban de suministrar alimentos y productos de la región que hacían a los viajeros más reconfortable el trayecto.

También era un gran negocio, por eso, en ella participaron familias de la elite novohispana poseedores de haciendas y propietarios de recuas; por ejemplo, la Condesa de Berrio, la Condesa de San Mateo, el Conde de Peñasco, la Marquesa de Salinas, el coronel Diego de Rul; los Alferces de Cadereita: Antonio Hernández y Pedro José de Vega; el Capitán Don Diego de Iragorri, dueño de la hacienda de Santa Ana, el teniente Don José María Hidalgo, de Corralejo, hermano de Miguel Hidalgo y Costilla. Asimismo las órdenes religiosas, como el convento de los Padres Carmelitas de Celaya y el Convento San Diego de San Juan del Río, tenían sus propias recuas en el transporte a cargo de sus mayordomos.

Recientes investigaciones han demostrado que la articulación económica de la Nueva España estaba dada por la influencia del mercado, y el de la ciudad de México era el más grande, por tanto, era el que la configuraba, ya que "...no era el virreinato simplemente una serie de mercados aislados y locales, ni tampoco estaba dominado por grandes propietarios. Al contrario...los comerciantes con sus redes y contactos ampliamente difundidos actuaban como los instrumentos de integración no sólo para el mercado interior sino también con respecto al mercado atlántico e internacional..."¹⁸ y en esta integración desempeñó un papel fundamental la arriería.

1.1 La importancia económica de la arriería

A principios del siglo XIX, el mercado interno novohispano era el mayor de lo que ahora llamamos América latina; ya que contaba con una población de poco más de 6 millones de habitantes; no obstante, en él hay que distinguir tres tipos de intercambio; las operaciones del gran comercio fuertemente monetarizado en sus transacciones; un segundo nivel, con un

¹⁸ Hamnett, Brian, "Absolutismo ilustrado y crisis multidimensional en el periodo colonial tardío, 1760-1808", p.79.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

mínimo manejo monetario, en el que se usaban los tlacos, tomines y granos de cacao y un tercer nivel sin recurrir a la moneda. Entonces, prevalecía un mercado con insuficiente circulación de moneda de baja denominación, lo que limitó las transacciones monetarias y permitió la supervivencia del trueque.

La arriería hizo posible el comercio a larga distancia en el que se intercambiaban productos de diversas regiones; así se convirtió en una atractiva actividad económica en la que se invirtieron montos considerables de capital, que generaban elevadas ganancias y, por tanto, fue una fuente importante en la acumulación de capital. Ramón Serrera, dice que

Humboldt se admiraba de ver las gigantescas caravanas de acémilas cruzando de norte a sur y de este a oeste todo el territorio mexicano. El camino real de “Tierra Adentro” empleaba más de 60 000 machos de carga; 50 000 en el establecido entre Veracruz, México y Acapulco; 5 000 había en la capital virreinal únicamente para el tiro de carruajes; y en 1817 se llegó a calcular en 1 500 000 el total de mulos y mulas existentes en el Virreinato....¹⁹

Entonces, la mula fue la fuerza motriz que hizo posible el traslado de los productos al mercado de la capital virreinal desde los lugares más lejanos, y fomentó el intercambio económico, a principios del siglo XIX, llegaban “...de Chihuahua y de Durango a México, traen, además de las barras de plata, cuero, sebo un poco de vino del Paso del Norte, y harinas; tomando de retorno lanas de las fábricas de Puebla y Querétaro, géneros de Europa y de las Filipinas...”²⁰ y en el periodo independiente continuó siendo el principal medio de transporte hasta la introducción del ferrocarril en el último tercio del siglo XIX, éste trajo como consecuencia, que la arriería disminuyera en las regiones que estaban conectadas por la vía férrea, pero no desapareció, tuvo que modificar sus rutas, las cuales se dirigieron hacia las estaciones del tren; y hasta mediados del siglo XX, la arriería continuaba siendo el principal medio de transporte de mercancías en los lugares más apartados.

A fines del siglo XVIII y principios del XIX, hasta la irrupción de la insurgencia, el volumen del intercambio comercial con el exterior, iba en aumento, mientras que la capacidad de carga no crecía en la misma medida, se necesitaba un sistema más eficiente de transporte para cubrir la demanda del mercado interno novohispano y, para poder enfrentar la competencia de países que habían alcanzado un desarrollo industrial, -encabezados por Inglaterra- o por su productividad agrícola –como el sur de los Estados Unidos- y que

¹⁹ Serrera Contreras, Ramón, *Guadalajara ganadera. Estudio regional novohispano (1760-1805)*, p. 192.

²⁰ Humboldt, Alejandro Von, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, p. 53.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

sustentaban su riqueza en el aumento de su producción agrícola-industrial y la exportación, de ahí, su agresiva política por el apoderamiento del mercado mundial.

No obstante, el papel fundamental que tenía la arriería, para la circulación de mercancías al interior de la Nueva España; ésta enfrentaba la falta de infraestructura, como la carencia de buenos caminos, de mulas de carga; hacia el exterior, la economía novohispana enfrentaba la competencia de los Estados Unidos y Gran Bretaña, que contaban con más y mejores medios de transporte, por tanto, estaba perdiendo los tradicionales mercados de cereales de la Habana y las Antillas, pues la harina norteamericana y los textiles ingleses tenían un menor precio; aún en las colonias americanas españolas, los estadounidenses vendían "...alimentos, maderas, manufacturas (inglesas en especial) y esclavos a cambio de productos hispanoamericanos, pero sobre todo metales preciosos..."²¹ e incluso, dada la corrupción de funcionarios y comerciantes, algunas de las zonas novohispanas más apartadas eran inundadas de productos de esos países.

La producción manufacturera novohispana era la más importante en el abastecimiento del mercado interno, pues las mercancías provenientes de España, ya de por sí encarecidas por el pago de numerosos impuestos, al sumarle las tarifas de los fletes y las comisiones de los comerciantes, las hacían prácticamente inaccesibles a la gran mayoría de la población, por tanto, generalmente estaban dirigidas a un pequeño sector enriquecido de la población que se ubicaba en la ciudad de México y en algunas ciudades provinciales.

Entonces, el transporte novohispano, se estructuró de tal manera que, "...durante cerca de tres centurias pudo satisfacer en cierta medida las necesidades de una sociedad y de un sistema comercial lento en su evolución. Pero a partir de un momento determinado, las últimas décadas del dominio español, el mismo sistema fue incapaz de seguir una expansión continuada..."²²

Ante tal situación, algunas autoridades coloniales se dieron cuenta de la crítica situación en la que se encontraban los caminos de la Nueva España, por ello, el conde de Revillagigedo promovió el mantenimiento y el trazado de nuevos caminos; entre ellos, podemos mencionar el que va de la capital del virreinato al puerto de Veracruz y la construcción del camino a Toluca que se inició en el año de 1790.

²¹ Jiménez Codinach, Guadalupe, "Veracruz, almacén de plata en el Atlántico. La Casa Gordon y Murphy, 1805-1824", pp. 336-337.

²² Serrera, *Guadalajara ganadera...*, Op cit. p. 273.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

Finalmente, es importante anotar que la arriería fue trascendental para la economía de algunos pueblos indígenas, pues las mulas eran el medio de transporte por el cual trasladaban sus productos –o ajenos por los que cobraban el flete- a los mercados locales o regionales; otros, asentados cerca o en los mismos centros mineros, se empleaban conduciendo metales a las haciendas de beneficio, entre esos pueblos destacan, Taxco, Temascaltepec, Zimapán, Tenancingo y Pachuca. El transporte de mercancías, principal actividad económica para unos pueblos o complementaria de otros, se convirtió en una fuente de recursos con los que pagaban el tributo y las obvenciones, entre otras contribuciones.

Sin embargo, muchos de esos pueblos se vieron afectados por la promulgación de la Real Ordenanza de Intendentes de 1789, ya que en su artículo 12 prohibía el reparto de mercancías y, las acémilas eran adquiridas por ese mecanismo que estaba en manos de los alcaldes mayores; además, de los repartimientos de animales en los actuales estados de Oaxaca y Guerrero, también se tienen informes que “en la jurisdicción de Actopan en 1787, se vendieron de 200 a 300 mulas; en Mextitlán en el mismo año se repartieron 200 toros, 600 mulas y 200 potros; en Ecatepec en 1770, 400 toros y 300 mulas; en Tula en 1785, 200 toros y 250 mulas y 170 caballos.”²³ El repartimiento fue establecido por los alcaldes mayores, puesto que llegaban de la metrópoli, estos se endeudaban, generalmente con un comerciante peninsular, para poder pagar el viaje y la fianza por el cargo; además, el salario que devengaban les parecía insuficiente, pues pretendían hacerse de un capital lo más rápido posible; entonces “...se comprometían a administrar las actividades comerciales del fiador con los indígenas. Dicha operación en la que el alcalde mayor expedía efectivo, o equipo básico, o artículos de comercio a los indígenas a cuenta del comerciante...”²⁴ aunque esta práctica era ilegal, fue común en el centro-sur de la Nueva España, su aplicación generó descontento entre los indios, pues los precios de las mercancías estaban sobrevaluados; además, se les exigía el reembolso de la deuda en productos de su región “...como la grana cochinilla, algodón mantas de algodón y otra ropa de algodón a ser usados por indios y mestizos.”²⁵ Sin embargo, en las regiones apartadas este era el único medio por el que la población podía acceder a productos que tenían alta demanda y su producción se insertara en los circuitos coloniales e internacionales de comercio.

²³ Menegus Bornemann, Margarita, “Economía y comunidades indígenas: la supresión del sistema de reparto de mercancías en la intendencia de México, 1786-1810”, pp. 239-240.

²⁴ Hamnett, Brian, *Política y comercio en el sur de México 1750-1821*, pp. 25-26.

²⁵ *Ibíd.* p. 26.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

Una de las consecuencias de la prohibición del reparto de animales fue el descenso del comercio indígena en los mercados regionales, provocada por la falta de bestias de carga, entonces se veían obligados vender su producción a los regatones a un precio más bajo.

1.2 Las principales rutas de comercio

Los caminos durante el periodo colonial siguieron el patrón prehispánico, los españoles los utilizaron, primero, en la expansión y proceso de la colonización del territorio del norte minero, después, en la vía para sacar la producción argentífera hacia los centros de acuñación y exportación.

Las principales rutas de comercio fueron la columna vertebral de la Nueva España, y lo siguieron siendo durante gran parte del siglo XIX del México independiente, tuvieron como centro neurálgico a la ciudad de México; entre las más importantes destaca el llamado “camino de Tierra Adentro” que partía de la capital a Santa Fe de Nuevo México; otro, de la ciudad de México a Guatemala, pasando por Oaxaca; y el eje interoceánico Veracruz-Acapulco.

El camino “Tierra Adentro”, inicialmente llegaba hasta Zacatecas, después lo prolongaron hasta Santa Fe, en Nuevo México; iniciaba en la ciudad de México, San Juan del Río, Querétaro, San Miguel el Grande y San Felipe (desde este punto se desviaba un trecho que conducía a San Luis Potosí, Charcas y Monterrey), Ojuelos, Encinillas, Las Bocas, Ciénega Grande, Cuicillo –Zacatecas, de allí proseguía a Fresnillo, Sombrerete hasta Durango, en seguida a Santiago Papasquiaro, Tepehuanes, San Miguel de las Bocas, Parral, Chihuahua, Ojo Caliente (de este lugar partía el camino hacia Sonora por Janos), el Paso y Santa Fe. De acuerdo con Cramaussel,

En el siglo XVIII, Chihuahua se convirtió en un gran núcleo de poblamiento, que atraía a la mayor parte de los transeúntes que se dirigían hacia el Septentrión; sin embargo nunca existió ningún verdadero camino carril entre Parral y Chihuahua, hasta entrado el siglo XIX, debido al auge de las grande recuas de mulas que dominaban el mundo del transporte en esa época y que eran capaces de transitar por vías estrechas y disparejas...mientras que hacia 1630, el recorrido de México a Santa Fe, se hacía en seis meses; en 1800, ese mismo recorrido se hacía en tan sólo cuatro meses y medio, aunque ello debido simplemente a la irrupción de los mulares sobre esa ruta.²⁶

²⁶ Cramaussel, Chantal, “El camino real de tierra adentro. De México a Santa Fe”,[sic] p. 323.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

De estos caminos se desprendían otros que conectaban a los centros urbanos más importantes; por ejemplo, de Zacatecas a Nuevo Santander; otro de Durango a Mazatlán; y de Lagos a la ciudad de Guadalajara, el “camino de tierra adentro” se bifurcaba en Querétaro rumbo a Celaya-Irapuato-León-Lagos-Aguascalientes y Zacatecas; (véase el mapa núm. 1).

Mapa núm. 1 Camino “Tierra Adentro”



También había otra vía de la ciudad de México a Guadalajara por Toluca-Acámbaro-Valladolid-La Barca y Guadalajara; de ésta se llegaba a Hermosillo, vía Tepic y Concordia.

A principios del siglo XIX, Guadalajara era el centro urbano de mayor crecimiento demográfico y económico de occidente, además de ser sede de un consulado de comerciantes y capital de la intendencia de Nueva Galicia, contaba con una buena red de caminos, lo que permitía que la circulación al interior de la región fuese fluida, pues “...estaba articulada en un radio oval de entre 60 leguas en dirección este-oeste y 20 norte-sur, de la Barca a Hostotipaquillo y de San Cristóbal a Zacoalco, en una gran planicie con montuosidades menores...”²⁷ Asimismo, dada su importancia, de ahí salían varios caminos que la conectaban con los más importantes centros comerciales,

En Guadalajara había cinco garitas en las que desembocaban los caminos principales, siendo el procedente de México por Querétaro, León, Lagos y Tepatlán; el del Sur hacia Zapotlán el Grande, Colima y Manzanillo; el que por Tepic llevaba a Sonora, teniendo una desviación a San Blas; el que por Zacatecas

²⁷ Ibarra, Antonio, *La organización regional del mercado interno Novohispano. La Economía colonial de Guadalajara 1770-1804*, p. 49.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

entraba a los dilatados territorios del norte; y, por último, el de La Barca y La Ciénega, que bordeando la Laguna de Chapala, conducía a Zamora y Morelia.²⁸

El tiempo promedio que hacían los arrieros desde los centros comerciales más importantes del virreinato y teniendo como destino final a la ciudad de Guadalajara, estaba establecido en el *Reglamento de arrieros y mercaderes* de marzo de 1796, elaborado por el Consulado de esa ciudad y, como podemos observar en la tabla no. 1, se asienta que:

Tabla núm. 1. Duración de trayectos entre las principales ciudades

<i>Itinerario</i>	<i>Duración del trayecto</i>
De Veracruz a Guadalajara	60 días
De México a Guadalajara	30 días
De Querétaro a Guadalajara	20 días
De San Miguel el Grande a Guadalajara	20 días

Fuente: *Reglamento de arrieros y mercaderes*, artículo 3º, ver apéndice, documento No. 1.

El camino de la capital virreinal al puerto de Veracruz merece mención aparte, con una distancia de 430 km aproximadamente, el conductor de recua tenía que sortear dos barreras naturales, la primera, eran los elevados picos del Popocatepetl e Iztaccíhuatl, la segunda, la Sierra Madre Oriental; sin embargo, era el de mayor circulación y el que conectaba a la capital del virreinato con la metrópoli. La ruta que siguió Hernán Cortés pasaba por Jalapa, pero muy pronto fue trazada otra hacia 1535 (vía Córdoba-Orizaba), que aunque era un poco más larga, la orografía menos agreste ayudaba a que su travesía se realizara en menor tiempo.

El trazado de estas rutas representaban intereses comerciales distintos; los de Córdoba-Orizaba y los de Jalapa; ambas hacen el recorrido de México hasta Puebla, pasando por Chalco, Río Frío, San Martín Texmelucan, Huejotzingo y Puebla, de aquí continuaban a Amozoc, donde cada una tomaba caminos diferentes; una por Tepeaca, Tecamachalco, Acultzingo, Orizaba, Córdoba y Veracruz; la otra, se dirigía a la venta del Pinar, venta de Cáceres, Perote, las Vigas, venta de Aguilar, venta de Lencero, Jalapa, venta del Río, Rinconada, Paso de Ovejas hasta el puerto.

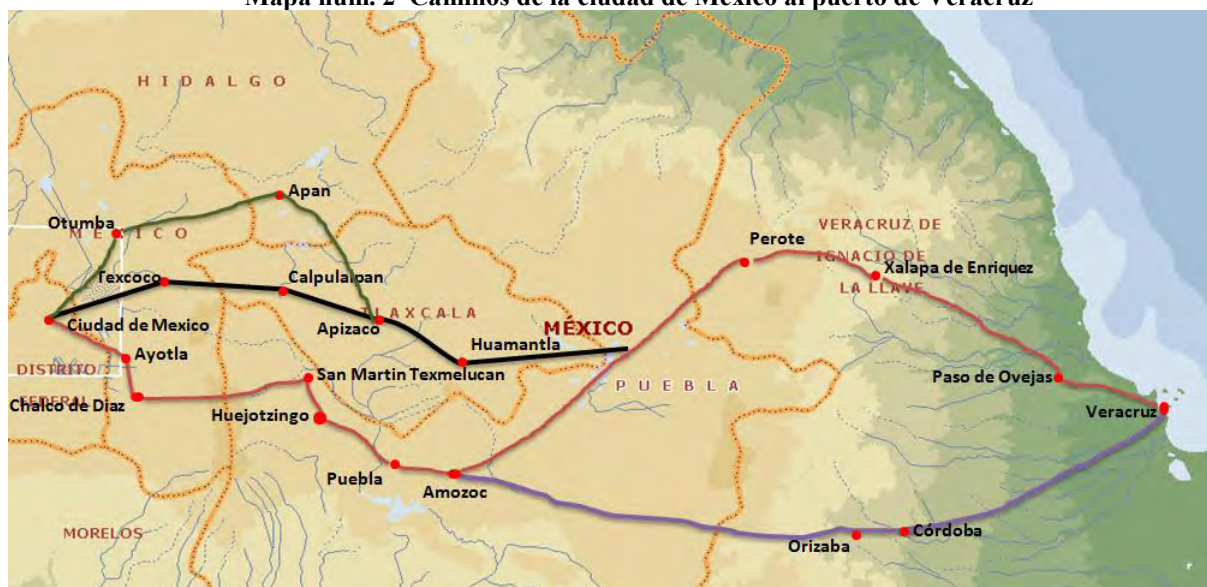
Sin embargo, de México partía otro camino rumbo a Veracruz, pasaba por Ecatepec y poco más adelante se bifurcaba, uno, seguía por Texcoco, Tepetlaostoc, Calpulalpan, Atlangatepec, Tecocac; el otro, continuaba por Otumba, San Juan Teotihuacan, Apan, Tecocac

²⁸ Vallejo Magaña, Leticia “Los arrieros y las relaciones comerciales entre Colima y el Sur de Jalisco, 1810-1814” p. 29.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

y se unía con el primero cerca de Apizaco para continuar en su recorrido a Perote, Jalapa y Veracruz. (véase el mapa núm. 2).

Mapa núm. 2 Caminos de la ciudad de México al puerto de Veracruz



En las últimas décadas del siglo XVIII, el camino por Los Llanos de Apan y Apizaco, lo recorrían principalmente los arrieros que se empleaban en la empresa de conductas reales de don Pedro de Vértiz, pues el empresario transportista era propietario de varias haciendas en la región y, en ellas descansaban y obtenían las pasturas para la alimentación de las acémilas.

Tabla núm. 2 distancia de la ciudad de México al puerto de Veracruz

<i>Ruta</i>	<i>Distancia (Km.)</i>
México-Apan-Jalapa-Veracruz	435
México-Puebla-Jalapa-Veracruz	419
México-Puebla-Orizaba-Veracruz	408

Fuente: Peter Rees, *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*, p.13.

La vía por la ciudad de Puebla- Orizaba, además de ser utilizada por los comerciantes del consulado de la ciudad de México en su intercambio con la metrópoli, también fue utilizada para sacar los productos elaborados por la población indígena de la Mixteca y de la provincia de Oaxaca, particularmente la grana.

El crecimiento económico de las regiones y el poder financiero que habían logrado los mercaderes de la provincia quedó de manifiesto en la creación de los consulados de comerciantes de Veracruz y Guadalajara en el año de 1795. Una de sus primeras

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

preocupaciones fue la construcción o dar mantenimiento a los caminos para agilizar el tránsito de las recuas.

En el año de 1803, el Consulado de Veracruz obtuvo la autorización real para la construcción del camino al puerto por Jalapa; la inversión de capital que requería fue de 3.5 millones de pesos, los cuales fueron reunidos mediante la emisión de bonos con un interés del 5% anual, por tal motivo, el consulado veracruzano impuso el cobro de peaje, sin embargo, la irrupción de la insurgencia interrumpió los trabajos, "...hasta 1812, fecha en que se cortaron las obras, se habían hecho 111.62 varas lineales de camino. Esto agilizó el tráfico interior y las comunicaciones, ya que además se construyeron puentes en el río Copale, San Juan, en Paso de Ovejas, en Tula y Arroyo de Lagartejos, de tal forma que en 1809 era transitable para recuas y carruajes, desde Paso de Ovejas a Veracruz..."²⁹

El mantenimiento y construcción de nuevas rutas, además de hacer más eficiente el transporte de mercancías al reducir tiempo y costo, era una manera en la que los grandes comerciantes invertían su capital, pues de ella obtenían jugosas ganancias; sin preocuparse de rivalidades político-económicas -recordemos que el capital no tiene patria ni ideología-, Antonio de Bassoco, por ejemplo, quizá el negociante más rico de la Nueva España, "...fue elegido prior del Consulado de México en 1797, llegó a invertir 347 mil pesos en las obras del camino a Veracruz promovido por dicho consulado. Además, el mismo Bassoco había colocado, hacia 1800, 93 mil pesos en la construcción del camino a cargo del Consulado de Veracruz..."³⁰

Entonces, se puede afirmar que a fines del siglo XVIII la construcción de nuevas vías recibió un fuerte impulso por los consulados de comerciantes, quienes buscaban dos objetivos: el primero, para ampliar los vínculos económicos al interior de la Nueva España; el segundo, era una manera de inversión de capital ya que recibían el 5% de interés.

El camino Ciudad de México-Oaxaca-Guatemala, se ramificaba en dos: uno que pasaba por la ciudad de Puebla-Atlixco-Izúcar-Acatlán-Huajuapán-Tamazulapán-Yanhuitlán-Etla; otro, por Puebla-Amozoc-Tepeaca-Tecamachalco- Tlacotepec-Tepanco-Tehuacán-Coxcatlán-Teotitlán del Camino-Cuicatlán-Quiatepec-Trapiche de Aragón-Etla y Oaxaca, de allí a

²⁹ Ortiz de la Tabla Ducasse, Javier, *Comercio exterior de Veracruz 1778-1821. Crisis de dependencia*, p. 70.

³⁰ Alvarado Gómez, Antonio, *Comercio interno en la Nueva España. El abasto de la ciudad de Guanajuato, 1777-1810*, p. 54, véase también, David Brading, *Mineros y comerciantes...* p. 176.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

Tehuantepec-Ciudad Real (San Cristóbal de las Casas) y a la ciudad de Guatemala. (véase el mapa núm. 3).

Mapa núm. 3 Camino Ciudad de México-Oaxaca-Guatemala



La ruta de México al puerto de Acapulco, pasaba por Tres Mariás, Cuernavaca, Temixco, Alpuyecá, Puente de Ixtla, Tepetlapa, Palmillas, Platanillo, Tepecoacuilco, Pulula, Mezcala, Milpillás, Zumpango, Chilpancingo, Mazatlán, Acahuizotla, Tierra Colorada, Alto del Camarón, La Sabana y Acapulco. El recorrido que Alexander Von Humboldt realizó del puerto de Acapulco a la capital de la Nueva España, lo completó en 16 días, el cual inició el 27 de marzo y lo concluyó el 11 de abril de 1803, siguió el itinerario, "...venta del Ejido-alto del Camarón-valle y alto del Peregrino-río Papagayo, que cruzó en una *jangada* o balsa rústica fabricada con flotadores formados por calabazos huecos, alto de Cajones-Acahuizotla-Mazatlán-Chilpancingo-Zumpango-cañada del Zopilote-Mexcala-río Balsas o de Mezcala, que vadeó de modo semejante a como cruzaron el Papagayo, Taxco-Tehuiloteppec-puente de Ixtla-Cuernavaca-la Cruz del Marqués, desde donde avistaron la ciudad de México, San Agustín de las Cuevas y, finalmente la capital novohispana..."³¹

A fines del siglo XVIII se trazó una ruta a Toluca, ésta partía de la ciudad de México por la garita de Belén, Chapultepec, Tacubaya, Cuajimalpa, Santa Fe, Agua Bendita, Llanos de Salazar, Lerma y Toluca; fue un camino muy importante, ya que era la distancia más corta a los reales mineros de Sultepec, Temascaltepec, Tlalpujahuá, Zacualpan y por él también se

³¹ Serrera, Ramón, "El camino de Asia. La ruta de México a Acapulco", p. 229.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

llegaba a Michoacán. En 1790 el Consulado de México financió su construcción pues Toluca era el centro de una importante región cerealera, además, “...aquí cinco miembros del consulado tenían fincas. Domingo de Casal Bermúdez, Juan Manuel González de Cosío, José Guerra y Matías de Quintana poseían más de una unidad. Sólo en el caso de Casal Bermúdez se habla de maíz...”³²

Finalmente, el camino México-Tampico, pasaba por la Villa de Guadalupe, Ecatepec, San Juan Teotihuacan, Tulancingo, Metztlán, Zacualtipán, Huejutla, Tantoyuca y Ozuluama; ésta ruta fue frecuentemente utilizada por los convoyes con mercancías de Tomas Murphy y Juan Bautista Lobo durante la guerra de independencia (véase el mapa núm. 4). También de Tampico se habilitó una ruta hacia San Luis Potosí, ésta pasaba por Pánuco, Ciudad Valles y Río Verde; ambas vías fueron recorridas por convoyes con mercancías introducidas de contrabando, las cuales eran llevadas a la ciudad de México, las provincias internas y a la intendencia de Nueva Galicia; además, se convirtieron en la salida de barras de plata y pequeñas cantidades de oro hacia el viejo continente. (véanse los mapas 4 y 8).

Mapa núm. 4 Camino ciudad de México a Tampico



Estos caminos que partían de Tampico, fueron utilizados por los comerciantes veracruzanos, para comerciar con la capital y el norte de la Nueva España en los periodos de mayor dificultad para transitar el camino de la ciudad de México al puerto de Veracruz.

³² Borchart de Moreno, Christiana R., *Los mercaderes y el capitalismo en México (1759-1778)*, p. 157.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

Finalmente, existía una compleja red de caminos menores, llamados “sendas”, “ramales”, “vecinales”, “veredas” que unían a los pueblos por pequeños que fueran, con los mercados locales; por estas vías, aunque en cantidades pequeñas, se conducían toda clase de mercancías durante todo el año. “...Por ahí circulaban los comerciantes locales menores, los mercaderes ambulantes y los campesinos que llevaban sus productos a vender a las cabeceras de su jurisdicción, sobre todo en los días de tianguis.”³³ Esta red caminera fue muy importante para el traslado de las mercancías de contrabando, pues así, los arrieros evitaban pasar por los puestos alcabalatorios.

1.2.1 Articulación del espacio

Las relaciones de intercambio o de conquista que fueron estableciendo los hombres desde el periodo preclásico, fueron creando poco a poco “las grandes rutas [que] junto con las ciudades crean una especie de ejes históricos de articulación que dan sentido a la cercanía o el alejamiento; dan rumbo a la organización del espacio social, y dan dirección a su orden...”³⁴

La organización del espacio prehispánico se vio alterada con la llegada de los españoles; al modificarse el patrón de asentamiento de la población; sin embargo, durante el periodo colonial, el trazado de las rutas de comercio mantuvo a la ciudad de México como eje articulador del espacio y la urbanización. No obstante, con la publicación del *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre* en octubre de 1778 y su aplicación en la Nueva España hasta 1789, este modelo comenzó a resquebrajarse y fragmentó el poder del comercio corporativo, en este caso al Consulado de México; al mismo tiempo posibilitó la reivindicación y crecimiento de grupos de comerciantes más pequeños radicados en regiones antes sojuzgadas, que en un principio sólo eran sus intermediarios o representantes de los de la ciudad virreinal.

Uno de los elementos que jugaron un papel importante en la formación del mercado interno fue el desarrollo de las comunicaciones interregionales; los transportes fueron los que se encargaron de articular y poner en contacto tanto los mercados locales como los regionales hasta que lograron un mercado interno integrado. Mientras que en los países europeos fueron

³³ Hernández Jaimes, Jesús, *Las raíces de la insurgencia en el Sur de la Nueva España...*, p.123.

³⁴ Camarena Luhrs, Margarita, *Grandes rutas del espacio social en México*, p 6.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

ríos y ferrocarriles los que impulsaron la integración del mercado, en el México de principios del siglo XIX, fue la arriería.

Una de las fuentes documentales de suma importancia para analizar el comercio interno y su importancia en la articulación de las regiones, son “los libros y guías de aduanas y alcabalas”, a partir de ellas, se concluye que

a pesar de los costos del transporte, la integración regional, local e interregional funcionó, ciertamente en unas regiones más que en otras, pero la Nueva España mantuvo una importante red de circulación de productos de importación y exportación y logró armar un mercado con fuertes rasgos de integración, particularmente con productos básicos –que fueron los ejes de este amplio movimiento- y a través de los núcleos urbanos, que organizaron el funcionamiento comercial.”³⁵

Entonces la articulación del espacio virreinal tenía a la ciudad de México como su centro neurálgico y le seguían ciudades más pequeñas pero muy importantes por su ubicación, entre las que destacaban Puebla, Guadalajara, Oaxaca, Durango, Valladolid, Guanajuato, San Luis Potosí, Querétaro, Veracruz y Mérida; asimismo eran enlazadas por pueblos, donde habitaban los arrieros, todas ellas conformaban su *hinterland* y, “...sirviéndose de un fino tejido intra-regional, representado por los pueblos y villas, centros menores que a su vez eran los encargados de canalizar los flujos de mercancías importadas y del reino hacia las unidades de consumo, a través de una sólida organización del transporte, básicamente mular...”³⁶

Los principales elementos en el impulso de la estructuración y funcionamiento del mercado interno fueron, la especialización productiva regional, las direcciones e intensidad de las distintas rutas comerciales, las formas de circulación monetarias, los flujos migratorios, entre otros; es decir, la comercialización de la producción fuera de la zona productora y, de la misma manera, el abastecimiento de los artículos elaborados o cultivados en otras demarcaciones, ese intercambio propició la articulación del mercado interno colonial.

De acuerdo con Emilio Sereni “...el desarrollo de los medios de comunicación y la consiguiente intensificación y extensión de los tráficos son el medio del que se sirve el capitalismo [...] para extender y unificar su mercado...”³⁷ y considerando que algunas regiones se especializaron en la producción de ciertos productos, la arriería se encargó de

³⁵ Miño Grijalva, *El mundo novohispano.. Población, ciudades y economía, siglos XVII y XVIII*, p. 337.

³⁶ *Ibid.* p. 339.

³⁷ Sereni, Emilio, *Capitalismo y mercado nacional*, p. 93.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

ponerlos en contacto por muy apartadas que estuvieran unas de otras, por ejemplo, la comarca de Guadalajara con diversos tipos de ganado y loza; el norte, con minas, lana, ganado ovino y mayor; la provincia de Oaxaca en el sur, grana, mantas y algodón; Tabasco, Campeche y Yucatán en el sureste, mantas, henequén sal y cera; mientras que Tabasco y Campeche enviaban, cacao palo de tinte y añil; y el centro, como abastecedor de maíz, harina y productos comestibles, al mercado consumidor más importante del mundo colonial: la ciudad de México.

En resumen, la arriería hizo posible la articulación económica de las diferentes regiones en el periodo colonial y el siglo XIX, y por tanto, la conformación del mercado interno nacional, ya que fue el medio por el que se interconectaron zonas muy lejanas entre sí, pues podían enviar y recibir las mercancías necesarias para su desarrollo.

1.3 Productos que transportan

Desde fines del siglo XVIII y principios del XIX, los criollos y peninsulares eran el sector de la población virreinal con mayor poder adquisitivo y, el sector con elevada demanda de productos importados, tales como "...textiles, hierro y acero de Europa; vino, aceitunas y aguardiente de España; cacao de Caracas; cera de La Habana; calicó hindú y seda china. La colonia importaba estos artículos a cambio de plata, cochinilla y, a fines del siglo XVIII, azúcar, harina de trigo y cueros..."³⁸; en cambio, la gran mayoría de los habitantes de la Nueva España –indios, mestizos y castas- consumían los productos novohispanos, aunque estos fueran de menor calidad, su consumo fomentaba el crecimiento del mercado interno.

Fresnillo, por ejemplo, extraía entre 10 y 12 mil arrobas de sebo y entre 7 y 8 mil arrobas de lana, esta producción era enviada a los centros manufactureros como Querétaro; del norte, también eran muy importante el envío de pieles de carnero, a Aguascalientes, Querétaro, México e incluso a Puebla para que fueran curtidas; en cambio, San Miguel el Grande se especializó en la producción de carne, grasas y pieles que eran enviados a lugares tan alejados como Acapulco y Veracruz.

³⁸ Alvarado, Op Cit. p. 49

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

El puerto de Acapulco, puerta de entrada y salida con el lejano oriente, demandaba abastecimiento de diversos productos, desde víveres para la tripulación de la *nao* de China, alimentos para los residentes e insumos para empacar las mercancías; la hacienda de San Marcos suministraba la carne necesaria para alimentar al personal de la *nao*, tan sólo en el año de 1799, vendió 381 toros; los acapulqueños compraban a los campesinos -indios y pardos- de Coyuca, la Sabana y Ayutla, maíz, frijol, arroz, sandías, cocos, plátanos, verduras, entre otros productos agropecuarios, “...de un poco más lejos, de Chilapa y Tixtla, se llevaba el azúcar, panocha, garbanzo, manteca de cerdo, jamón y el siempre codiciado mezcal.”³⁹ Asimismo, el aceite comestible y el jamón eran llevados de la ciudad de México.

Para envasar las mercancías se proveían de petates y costales de fibra de maguey, llamados guangoches; los primeros, elaborados en los pueblos de las jurisdicciones de Chilapa y Tixtla, los segundos, la mayor parte “...procedía de los Llanos de Apan y Ixmiquilpan en el actual estado de Hidalgo donde abundaba el maguey pulquero.”⁴⁰

A Guanajuato llegaban diversos tipos de géneros procedentes de las intendencias de Puebla, Guadalajara, Oaxaca, San Luis Potosí y Zacatecas. El mercado de Guanajuato en el año de “...1798, por ejemplo, del monto total registrado para el tráfico intra-provincial (475 568 pesos), casi nueve décimos correspondió al comercio efectuado desde las intendencias de México, Veracruz y Valladolid...”⁴¹

Asimismo a la ciudad de “...Querétaro, el principal centro productor de textiles de algodón y lana a principios del siglo XIX, en 1805 consumió 6, 538 arrobas de algodón y un año después casi 16 mil, de éstas la mayor parte procedía de Colima, Coahuayana, Tecpan, Acapulco, la hacienda del Zanjón y de la San Luis de la Costa, o Acatlán, en la provincia de Igualapa.”⁴²

A fines del siglo XVIII y la primera década del XIX, el Istmo de Tehuantepec adquirió importancia en la producción del tinte de índigo; antes de la guerra de independencia, “...Guatemala había exportado 66 000 arrobas a las ciudades de México, Puebla y Veracruz, sin contar al comercio de contrabando, que según cálculos del Intendente eran otras 16 000

³⁹ AGN, *Alcabalas*, vol. 365, exp. 13; vol. 400, foja, 106; *General de Parte*, vol. 77, exp. 175, fojas, 229-232, citado por Jesús Hernández Jaimes *Las raíces de la insurgencia en el Sur...*, p.136.

⁴⁰ AGN, *Alcabalas*, vol. 400, foja, 97

⁴¹ Alvarado, *Op Cit.* p. 131.

⁴² Hernández, *Op Cit.* pp. 114-115.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

arrobas...”⁴³ el que se interrumpió por la paralización del intercambio comercial a la llegada de la insurgencia a la región.

Las provincias de Durango, Sonora y Coahuila, eran abastecidas de mantas y cobijas manufacturadas en los obrajes textiles de Puebla, Querétaro, Celaya y Salamanca, con algodón cultivado en las haciendas de la región de Zacatula (la Costa Grande del actual estado de Guerrero); de donde, además, se enviaba a “...San Juan del Río, Cadereyta, San Miguel Allende, Huichapan, Salvatierra, Valladolid, Acámbaro, León e, incluso San Luis Potosí...”⁴⁴

Los productos eran trasladados a los lugares de su consumo a pesar de recorrer largas distancias, por ejemplo,

Las Provincias Internas de Occidente, que tenían más abundancia de metales preciosos, podían obtener un suministro más regular de mercancías europeas; y antes del año de 1810 se empleaban miles de mulas en el comercio entre Durango y la capital. Llegaban cargadas con barras de plata, con cueros, sebo, granos, un poco de vino, chile y algunas veces trigo; y regresaban con artículos para las minas (azogue, acero y fierro), aguardiente y manufacturas, tanto extranjeras como domésticas.⁴⁵

El intercambio de mercancías a lo largo y ancho de la Nueva España era fluido y, como lo han demostrado otros investigadores, no existieron regiones autárquicas; en el occidente, la ciudad de Guadalajara, capital administrativa de la provincia de Nueva Galicia, era el centro manufacturero y banquero de la región, como demostró Van Young, además de su *Hinterland* tenía lazos de intercambio con varios lugares novohispanos. En un informe sobre el estado de la provincia de Guadalajara del 6 de septiembre de 1803, José Fernando de Abascal y Sousa, decía que.

El comercio lo hacen entre sí los partidos con los frutos que sobran en unos y faltan en otros, sucediendo lo mismo con el todo de la provincia respecto de las demás del reino. El de Europa y Asia se ejecutan comprando los géneros de la primera en Veracruz, y los de la segunda en México, a excepción de una u otra vez que se hace la feria en Acapulco, y entonces acuden allí a proveerse de primera mano, cuya práctica convendría se siguiese constantemente para disminuir éste y otros suelos de los prejuicios de dobles transportes y excesivo recargo en las compras, por el estanco que se hace de ellos en dicha capital...⁴⁶

⁴³ Hamnett, Brian, *Política y comercio en el sur de México 1750-1821*, p. 203.

⁴⁴ Hernández Jaimes, Op cit. p. 121.

⁴⁵ Ward, Henry George, *México en 1827*, p. 278.

⁴⁶ Florescano, Enrique e Isabel Gil Sánchez (compiladores), *Descripciones económicas regionales de Nueva España. Provincias del Centro, Sudeste y Sur, 1766-1827*, p. 123.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

Asimismo, en la ruta comercial de Guadalajara hacia el Sur, Zapotlán el Grande, Colima y Manzanillo, los arrieros generalmente transportaban, de Colima “...azúcar, algodón, sal y salitre para la fabricación de pólvora, frutas tropicales y vino de coco. Otros pueblos de Jalisco aportaban maíz, frijol, aguardiente, mezcal y, entre éstos, algunos productos peninsulares que llegaban al puerto de San Blas y pasaban a Guadalajara para luego ser redistribuidos en los pueblos circunvecinos.”⁴⁷ El salitre para la fabricación de pólvora era transportada a la fábrica de Chapultepec en la ciudad de México.

Por los ejemplos arriba mencionados, se puede sostener que no existía producto que los arrieros no transportaran, no obstante, existían algunos que evitaban trasladar, el azogue era uno de ellos, pues implicaba muchos riesgos por ser líquido y volátil, durante el trayecto por los caminos calurosos era común que mermara y, al cobrar el flete en la ciudad de México, la Real Hacienda les descontaba el faltante, muchas veces el pago era en libranzas por la endémica falta de liquidez; de ahí el desdén de los muleros en transportar este insumo, y por ello “...el mercurio quedaba amontonado en los muelles de Veracruz durante varias semanas y era el último producto que se transportaba, no obstante la necesidad urgente en muchos reales mineros para beneficiar la plata.”⁴⁸ De ahí que las autoridades aduanales en Veracruz frecuentemente los obligaban a transportarlo, o en el mejor de los casos, sortearan entre ellos las cargas de azogue para ser trasladadas a la capital. Es importante señalar que el costo del flete, por el transporte del azogue, del puerto de Veracruz a los almacenes de la administración en la capital virreinal era cubierto por la Real Hacienda, y de ésta a los diferentes reales, por los mineros.

Además, no les agradaba transportar los muy pesados o voluminosos; los que iban empacados en cajones, ya que maltrataban a las mulas y reducían su ciclo de vida; también se rehusaban a transportar el tabaco en rama, ya que al llevar el palo y la granza, éste pesaba demasiado; tenían predilección por aquellos que eran más livianos y fáciles de trasladar, es decir, preferían las cargas que no perjudicaran tanto a los animales; pero en tiempo de escasez, no importaba si eran más delicados y pesados; lo hacían con productos de cada una de las regiones o llegados del extranjero.

Abastecían a los centros mineros de los insumos necesarios para su buen funcionamiento y, trasladaban la producción minera a las casas de moneda para su acuñación; de las haciendas

⁴⁷ Vallejo, Op cit. p. 33.

⁴⁸ Suárez Arguello, *Camino real y carrera larga...*, Op cit. p. 91.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

sacaban los productos agrícolas para llevarlos a los mercados urbanos o a los centros mineros, sin importar la distancia; con los comerciantes tenían contratos para conducir sus mercancías hasta las localidades más lejanas. También se debe señalar que los arrieros, además, de las cargas que se comprometían a trasladar, llevaban productos de su propiedad para ir negociando en las comunidades a lo largo de las rutas comerciales.

1.4 Los empresarios del transporte

Los grandes transportistas, generalmente eran comerciantes del Consulado de México. Como ya lo señalamos anteriormente, la elite tenía diversificadas sus inversiones en el comercio, la minería, la agricultura y en algunos casos también en las finanzas.

Entre los empresarios del transporte destacaron Pedro de Vértiz, Diego Fernández de Peredo, Martín Ángel Michaus y Aspiros y José María Echave. Pedro de Vértiz “...fue el transportista ‘oficial’ de la corona desde 1762 cuando obtuvo el cargo de ‘conductor de cargas reales’ hasta su muerte, acaecida en 1802...”⁴⁹ de los contratos que poseía el empresario estaba el de la plata, azogue, pólvora y cobre y otros, muchas veces las recuas de la compañía eran insuficientes para transportar las mercancías que había contratado, entonces acudía a los “ahijados” -arrieros propietarios de mulas-, a quienes se les contrataba para que condujeran la carga que la firma no podía y, así cumplir con los compromisos adquiridos; durante el tiempo que éstos laboraban, lo hacían bajo la responsabilidad de la empresa.

Diego Fernández de Peredo, estableció su negocio en 1796, asociado con su primo Juan Manuel Fernández de Peredo, con un capital inicial de 300 mil pesos y el apoyo de doce poderosos comerciantes como fiadores con 25 000 pesos cada uno; entre los fiadores estaban “...Sebastián de Heras Soto, cónsul en ese momento del Tribunal del Consulado; Joseph Martínez Chávez, Francisco de Chavarri, caballero de la Real Orden Española de Carlos III, el Conde de la Cortina, Diego de Agreda, Manuel García Herreras, Pedro González de Noriega, Francisco Alonso de Terán, Manuel Ordóñez, Francisco López Diestro, Ignacio García Sáenz

⁴⁹ Suárez Arguello, Clara Elena, “La casa de conductas de Pedro de Vértiz o el giro del comercio en Nueva España; la confianza y la pronta circulación de la plata (1760-1810)”, p. 141.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

y Juan Marcos de Rada.”⁵⁰ Fernández de Peredo aseguraba a sus potenciales clientes que la empresa “...contaba con recuas de mulas destacadas en cada punto apropiado.”⁵¹ Al principio la compañía realizaba sus viajes partiendo de la ciudad de México a Veracruz y Acapulco; el negocio poco a poco floreció, y en 1807 amplió sus operaciones hasta Guatemala.

Finalmente Martín Ángel Micháus y Aspiros y el capitán Antonio de Uscola fundaron en 1804 la empresa “Michaus y Uscola”, que se encargó del envío de caudales reales hacia los puertos de Veracruz y Acapulco; ya tenían tiempo en el negocio del traslado de azúcar. La creación de la sociedad demuestra la necesidad de transporte que había a principios del siglo XIX. También nos muestra la situación de inseguridad que se vivía en aquel tiempo, ya que “...una de las condiciones establecidas era la obligación por parte de las autoridades de proporcionar escolta para la seguridad de la plata transportada.”⁵² Pues los caminos novohispanos estaban infestados de bandoleros y asaltantes de caminos, quienes proliferaban en las rutas que recorrían las conductas de plata.

Martín Ángel Micháus y Aspiros* alcanzó el grado de teniente coronel, el más alto del *Regimiento de comercio*, que tenía como tarea “...velar por el orden y la paz en la ciudad y defender el palacio del virrey en caso de que la guardia de palacio tuviese que ser enviada a otro lugar”⁵³ es posible que se haya inscrito en la milicia para obtener el fuero militar, aunque en realidad no participara en acciones militares, ya que era práctica común, “...en 1807 se recopiló una lista de los soldados y oficiales de cada compañía de este regimiento, porque solamente 399 hombres estaban cumpliendo sus turnos regulares para proporcionar seguridad en las calles, a pesar de que el regimiento constaba de 929 soldados, sin contar a los oficiales, sargentos, cabos y tambores.”⁵⁴

Como ya anotamos, en la creación de las empresas del transporte participaban varios socios, además, estaban respaldados por numerosos fiadores; en el caso de la compañía “Michaus y Uscola” destacaban “...Juan Bautista Fagoaga y Juan Fernando de Meoqui, de la

⁵⁰ Suárez Argüello, *Camino real...*, Op cit. p.214.

⁵¹ Kicza, John, *Empresarios coloniales. Familias y negocios en la ciudad de México durante los borbones*, p. 92.

⁵² Suárez Argüello, *Camino real...*, Op cit. p. 215.

⁵³ Borchart de Moreno, Op cit. p.43.

⁵⁴ AGN, AHH, legajo 130, expediente 26; citado por John Kicza *Empresarios coloniales...*, pp. 195-196.

*Martín Ángel Micháus fue detenido y encarcelado por la propia milicia de comercio, por apoyar públicamente a Iturrigaray en el golpe del 15 de septiembre de 1808 encabezado por Gabriel de Yermo en contra del virrey; por el contrario, se vio involucrado en la conspiración contra el Virrey Francisco Xavier Venegas, a fines de abril de 1811, encabezada por Mariana Rodríguez del Toro de Lazarín, que tenía por objetivo apoderarse del virrey para después canjearlo por los insurgentes capturados entre los que destacaban Miguel Hidalgo y sus principales jefes.

CAPÍTULO I: ARRIERÍA Y ECONOMÍA

Ciudad de México; de Guanajuato, el conde la Valenciana; de Zacatecas, Manuel de Retegui; y de Veracruz, Tomás Murphy, Pedro Miguel de Echeverría, Ángel González y Joseph Gutiérrez de Cubas...”⁵⁵ la asociación no duró mucho tiempo y a fines de 1805, Antonio de Uscola se retiró del negocio y sólo Michaus continuó con la compañía que, hasta 1823 continuaba conduciendo plata al puerto de Veracruz. Durante el periodo insurgente, la empresa fue de las favoritas en el transporte de armas y pertrechos militares para el ejército realista, que veremos más adelante.

De acuerdo con Kicza, Micháus, “... amasó gran parte de su temprana fortuna a través de la propiedad de una curtiduría que trabajaba las pieles para los artesanos peleteros...”⁵⁶; y como la mayoría de los grandes comerciantes, invirtió parte de esa fortuna en comprar enormes extensiones de tierra para la producción de azúcar, cosecha que vendía a otros mercaderes de la ciudad de México.

Finalmente, se debe mencionar que también existieron pueblos que contaban con sus propias recuas para transportar productos agrícolas o manufacturados a los mercados locales o incluso a centros urbanos, como a la ciudad de México; a su regreso llevaban mercancías ya contratadas, o que cubrieran las necesidades de sus comunidades y, sólo por mencionar otros ejemplos, a Tezuitlán, San Juan de los Llanos, Tlapa, Chiautla contaban con recuas de mulas que hacían sus viajes a la ciudad de Puebla.

⁵⁵ Kicza, Op cit. pp 217.

⁵⁶ *Ibid.* p. 188.

CAPÍTULO II. LOS ARRIEROS

2.1 Los conductores de recua

Eran los trabajadores del transporte de mercancías, para el cual utilizaban como fuerza de tracción a las mulas, aunque no eran el único animal, pues también se recurría, aunque en menor medida a los caballos y burros. Dada la importancia de esa actividad, en la ley los arrieros “...se equiparaban con los trabajadores principales de las minas, haciendas, ranchos y otras ocupaciones...”⁵⁷.

Ser conductor de recua* demandaba un cierto nivel de especialización, por ello, encontramos que este oficio se heredaba de generación en generación. Algunos eran propietarios de las mulas que conducían (arrieros independientes), su número iba de unas cuantas hasta varias decenas; otros, en cambio, trabajaban para un patrón, encargándose de una recua, o como parte del equipo encargado de ésta.

Cada uno de ellos tenía su función específica; en la conducción de la recua, pues el mayordomo era el máximo “...responsable de que la carga llegara a buen destino, así como cumplir con todos los trámites burocráticos de guías y contraguías, pagos en las aduanas...se le hacía responsable tanto de la recua como de los trabajadores y de la mercancía que conducía”⁵⁸; es decir, tenía toda la confianza del dueño de la recua; también participaba el “cargador”, responsable de cargar y descargar a las acémilas y cuidar la mercancía de la humedad; el “sabanero”, se encargaba de alimentar a las bestias y el “hatajador”, responsable de que durante el trayecto los animales no se desperdigaran y caminaran reunidas.

Para su alimentación los empleados del hatajo llevaban consigo utensilios para preparar sus alimentos, como ollas de cobre, comales de fierro y productos como: tortillas, totopos, carne salada y frijol molido por ser resistentes a los diferentes climas y fáciles de transportar y preparar.

Por su trabajo hacía de los muleros personas conocedoras de los caminos, de las zonas de refugio o de los lugares asentados en las rutas de comercio; establecieron relaciones con

⁵⁷ Ortiz Hernán, Op Cit. p. 134.

*recua: “Conjunto de animales de carga, que sirve para trajinar” *Diccionario de la Lengua Española. Real Academia Española*, vigésima segunda edición, Editorial Espasa Calpe, España, 2002.

⁵⁸ Suárez Arguello, *Camino real...* Op cit. p. 44.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

mucha gente en cada uno de los poblados, eran conocidos y apreciados, ya que también se convirtieron en los encargados de transmitir las noticias a las comunidades más lejanas. Algunos aprendieron la lengua de los diferentes pueblos por los que pasaban o comercializaban, esto los hizo los personajes más influyentes en algunas regiones y que fueran pieza fundamental para el reclutamiento de simpatizantes para la causa de la Independencia.

Se movilizaban en amplias redes geográficas y sociales; aunque trabajaran para los comerciantes, también lo hacían por su cuenta y entonces entraban en competencia con sus patrones; por tanto, eran presionados por éstos como por la autoridad colonial para no traficar. De ahí, su descontento con los mercaderes “gachupines” y la decisión de muchos de sumarse a las fuerzas insurgentes.

EL arriero fue descrito como un hombre que

Todo el año recorre los caminos con sus bestias, ora bajo un sol abrasador, ora en las regiones malsanas de la costa, ora en las anfractuosas montañas, de noche y de día, el hombre carga y descarga pesados bultos que sus animales transportan; duerme casi siempre al aire libre y prepara y toma sus alimentos en cualquier lugar del camino. En senderos pantanosos, donde sus animales a menudo se atascan en lodo durante la época de lluvias, el hombre mismo se echa a la espalda la carga y la deposita en terreno seco; vadea a través de turbulentas corrientes; manteniendo el ojo avisor sobre sus bestias; en suma, soporta las más duras fatigas que cualquier hombre pueda aguantar⁵⁹

Además, gozaban de la confianza de los mercaderes y patrones para llevar bajo su responsabilidad por espacio de meses, verdaderas fortunas de los hombres mas ricos, por senderos entre serranías y desfiladeros, que entregaban puntualmente a su destinatario. Sin embargo, algunos muleros, sobre todo cuando no tenían empleo, podían convertirse en contrabandistas y entablar relaciones con los bandoleros asaltantes de caminos.

En recientes investigaciones se ha “...hecho hincapié en el papel de los arrieros, como vínculos en la comunicación y el proceso de reclutamiento de los insurgentes, y en sus relaciones en ocasiones cercanas a las actividades delictivas y de contrabando en tiempos pacíficos y en tiempos de guerra interna...”⁶⁰

Por ello, eran admirados y respetados, por lo que no fue gratuito que algunos “líderes” independentistas, como Valerio Trujano, Julián Villagrán, José del Carmen, José Antonio

⁵⁹ Sartorius, Carl Christian, *México hacia 1859*, pp. 171-172.

⁶⁰ Van Young, *La otra rebelión...* Op cit. p. 115

CAPITULO II LOS ARRIEROS

Torres y Vicente Guerrero fueran muleros, incluso José María Morelos trabajó como conductor de recua, aún como sacerdote no dejó de estar ligado a esa actividad; de ahí que, al llamamiento de Hidalgo a la lucha en el pueblo de Dolores, inmediatamente se incorporaron un elevado número de fleteros y, con ellos, sus recuas.

También en los caminos abundaban los cuatreros que al asaltar a los conductores de barras de plata o de mercancías, se hacían de ellas y posteriormente las vendían en las ciudades; entonces arrieros y bandoleros tenían como punto de encuentro los caminos; algunas veces el mulero engrosó las filas de los bandoleros, sobre todo en el periodo independiente. Los bandidos y contrabandistas, en muchos casos,

estuvieron vinculados con los dueños de propiedades, comerciantes en tránsito y poblados, y, ciertamente con funcionarios públicos...el oficio de arriero, de gran demanda, ya que los trenes de mulas eran el principal medio de tránsito comercial, resultó ser punto menos que coincidente con el de los contrabandistas. Clanes notorios, como el de los Villagrán, oscilaban entre la profesión de arrieros y la de bandidos. El clan de los Osorno, en los Llanos de Apan, no fue muy diferente. Estos clanes se fusionaron fácilmente en el seno de la violencia libremente fluida de la insurrección de 1810, por medio de la cual buscaron mejorar su situación...⁶¹

La importancia que llegaron a tener los arrieros en la guerra de independencia se abordará en la continuación de esta investigación.

2.2 Cuántos eran.

Obtener el número total de la población de la Nueva España de principios del siglo XIX, tiene sus dificultades, ya que el historiador de la demografía se enfrenta al problema de las fuentes, éstas no poseen la fiabilidad de los censos de ahora, no obstante, me remito a dos fuentes; una, el informe del virrey Revillagigedo de 1793 y, otra, la “memoria sobre la población del reino de la Nueva España” de Fernando Navarro y Noriega, quien a partir de la “Matricula de Tributos” de 1807 calculó la población novohispana de 1810.

El Barón Alexander Von Humboldt, con base en el informe de Revillagigedo, computó para 1808 una población de 6 500 000 habitantes para la Nueva España, pero posiblemente

⁶¹ Hamnett, *Raíces de la insurgencia en México...*, Op cit. p. 82

CAPITULO II LOS ARRIEROS

los datos que aportó Fernando Navarro y Noriega sean los más acertados, ya que, con base en la matricula de tributarios de 1807, "...presentó una estimación para 1810 de 45% más que en 1793. La población indígena había aumentado a 1 061 000 individuos en esos años. Esta y las „demás clases de habitantes’ sumaban 6 122 354 en 1810; 1 097 928 „españoles’; 3 676 281 indios, y 1 338 706 castas...”⁶²; con la información proporcionada por Humboldt y Navarro y Noriega, Miño Grijalva propone el siguiente cuadro, acerca de la población de la Nueva España, a inicios del periodo que nos ocupa en esta investigación. (véase la tabla núm. 3).

Tabla núm. 3 Población de la Nueva España, 1793 y 1810

<i>Intendencias y gobiernos</i>	<i>Población 1793</i>	<i>Población 1810</i>
México	1 162 856	1 591 844
Puebla	566 443	811 285
Tlaxcala	59117	85 845
Oaxaca	411 366	596 326
Valladolid	289 314	394 689
Guanajuato	397 924	576 600
San Luis Potosí	242 280	173 651
Zacatecas	118 027	140 723
Durango	122866	177 400
Sonora	93 396	135 385
Nuevo México	30 953	34 205
Las dos Californias	12 666	25 367
Yucatán	358 261	528 700
Guadalajara	485 000	517 674
Veracruz	120 000	185 953
Coahuila	13 000	42 937
Texas	—	3 334
Nuevo León	—	43 739
Nuevo Santander	—	56 715
TOTAL	4 483 529	6 122 354

FUENTE: Alexander von Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, Porrúa, México, 1966, p. 38, y Fernando Navarro Noriega, "Memoria sobre la población del reino de la Nueva España", *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, Imprenta de Torres, México, Tomo II, núm. 14 (1851), pp. 114-115. cuadro tomado de Manuel Miño Grijalva *El mundo novohispano. Población, ciudades y economía, siglos XVII y XVIII*, p. 26.

⁶² Miño Grijalva, Op cit. pp. 25-26.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

De acuerdo con esa información, de los 6 122 354 habitantes aproximadamente, el 60% era indígena; 22% mestiza y de otras castas; 16% criollos y apenas el 2%, de españoles peninsulares; por su distribución resulta que la población indígena representaba entre 85-90% en la región centro sur; 60-65%, en la región oeste-centro, es decir, en la zona de Michoacán y Jalisco; y solamente entre 30-35% en las zonas donde no hubo asentamientos prehispánicos; por lo tanto, la clasificación de los fleteros, por su condición étnica, resulta que en la región centro-sur predominaban los indígenas seguidos de los mestizos, en cambio en el norte, predominaron los mestizos y españoles.

Según cálculos de Suárez Arguello, a finales del siglo XVIII en los caminos de la Nueva España existían entre 64 mil a 80 mil personas ocupadas en el sector del transporte de carga con mulas; es decir, entre el 1 y 1.3% del total de la población era arriero. Aunque no nos dice si esa cantidad de personas ejercían la arriería permanentemente.

Sin embargo, muchos campesinos, fuesen indios o mestizos, pasando el periodo de siembra y, sobre todo, al terminar de levantar la cosecha se ocupaban en la arriería, ya sea llevando al mercado la producción propia o empleándose con algún encargado de recua. Entonces, esos trabajadores difícilmente están representados en las cifras arriba anotadas, ya que gran parte de ellos realizaban trayectos cortos, como lo era, de su comunidad al tianguis más cercano y en menor medida al mercado regional.

Por su parte Eric Van Young, sostiene que durante la guerra de independencia, del número total de insurgentes que fueron hechos prisioneros en la región de Guadalajara, los arrieros ocupaban el quinto lugar, "...si se calcula el número de arrieros y carretoneros que trabajaban en la región de Guadalajara a fines del periodo colonial, el grupo oscilaría entre los 10 000 y los 11 000 individuos, esto es, apenas 5% de la población económicamente activa de la región..."⁶³ lo cual es muy ilustrativo. (véase tabla núm. 4).

⁶³ Van Young, Eric, *La otra rebelión...*, p.115.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

Tabla núm. 4 Insurgentes hechos prisioneros, según su oficio, en la Intendencia de Guadalajara.

	<i>Ocupación</i>	<i>Número</i>	<i>Porcentaje</i>
1.	Labrador	269	27.1
2.	Trabajador rural	192	19.3
3.	Trabajador especializado	160	16.1
4.	Artesano	103	10.4
5.	Arriero	94	9.5
6.	Soldado	47	4.7
7.	Minero	33	3.3
8.	Trabajador	30	3.0
9.	Comerciante	19	1.9
10.	Desempleado	13	1.3
11.	Empleado	8	0.8
12.	Funcionario de pueblo	7	0.7
13.	Estudiante	6	0.6
14.	Administrador de hacienda u otro negocio	5	0.5
15.	Vendedor	4	0.4
16.	Funcionario público menor	3	0.3
	Total	993	99.9

Fuente: Eric Van Young, *La otra rebelión. La lucha por la independencia de México, 1810-1821*, p. 116

El cuadro que presenta Van Young, es representativo para tener una idea del número de conductores de recuas –respecto a otros oficios- que terminaron involucrándose en las filas insurgentes. Sin embargo, el porcentaje del 9.5% de los presos que trabajaban como arrieros, sólo representa a la región de Guadalajara, y existían otras zonas, donde la mayoría de la población se distinguió por su trabajo en la conducción de recuas y, aún no contamos con datos sobre su participación o involucramiento en la insurgencia.

Las investigaciones con las que se cuenta hasta ahora son insuficientes para tener las cifras más certeras acerca de la totalidad de la fuerza de trabajo empleada en la arriería; sin embargo, la historia regional poco a poco comienza a proporcionar información acerca de la densidad de población y de manera general su ocupación.

No obstante, la población que se empleaban en la arriería la podemos dividir en: los que se dedicaban a la crianza de las acémilas, los conductores de recuas y los arrieros dueños de mulas, éstos últimos también se dividen en: los arrieros “independientes”, quienes trabajaban

CAPITULO II LOS ARRIEROS

transportando la carga que contrataban directamente, o bien, prestaban sus servicios a una empresa de transporte, y eran llamados “ahijados” y finalmente, los que iban de pueblo en pueblo comerciando, también llamados “viadantes”.

2.3 Criadores de mulas

La cría de mulas se convirtió en una actividad económica muy redituable, desde el inicio del periodo colonial, el propio Hernán Cortés inició su producción en su estancia de Tehuantepec –actual estado de Oaxaca- y en menor cantidad en su rancho en Tlaltizapán , - actual estado de Morelos- para utilizarlas en sus posesiones y vender sus excedentes, ya que “...era usual que del Marquesado del Valle se llevaran mulas y caballos a vender a Zacatecas.”⁶⁴ Su producción fue muy importante para algunos pueblos, a tal grado que se les conocían como “pueblos criadores de mulas”, porque la mayoría de su población se dedicaba, entre otras actividades, a la crianza de esos animales; el criador de acémilas requería tener el dominio de ciertas técnicas “...y una especial dedicación en las diferentes etapas que llegan hasta su venta: seleccionar y separar los conjuntos reproductores, cuidar de la alimentación de las pequeñas crías, capar los machos, marcar los animales con el hierro, amansarlos...”⁶⁵

Es importante destacar que la producción de mulas estuvo prohibida en la España Medieval, “...por considerarse que era un animal impropio para un guerrero y con objeto de favorecer la difusión de la caballar. Enrique III y Enrique IV de Castilla, y los mismos Reyes Católicos, recordaron una y otra vez esta prohibición...”⁶⁶ la que pasó a la Nueva España; sin embargo, su crianza fue una constante a pesar de ir contra lo estipulado.

Por ello, algunos pueblos lograron insertarse en la rama de la economía que hacía posible la circulación de las mercancías, suministrando los animales que constituían la fuerza motriz en el transporte. Se tiene conocimiento de una gran cantidad de esos pueblos cuya población se dedicaba a la arriería; por ejemplo, los habitantes de Tepelnene, Concepción Buenavista, San Miguel Tequixtepec, pueblos cuya población es de origen Chocho en la Mixteca Alta, que se integraron rápidamente en los circuitos comerciales por medio de la arriería. Su

⁶⁴ Suárez Arguello, Clara Elena, “Importancia y desarrollo de la cría de ganado mular en la Nueva España durante el periodo colonial”, p. 43.

⁶⁵ Sempat, Assadourian, Op Cit. p. 47.

⁶⁶ Serrera, *Guadalajara ganadera...* Op cit, pp. 189-190.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

participación en el transporte los introdujo tempranamente en una economía monetaria, por lo que preferían pagar en moneda su tributo.

A fines del siglo XVIII y principios del XIX, el pueblo de Juxtlahuaca en el actual estado de Oaxaca, se convirtió en el principal productor de mulas; en el año de 1826 contaba con una tercera parte de las mulas que existían en la región Mixteca, la mayoría de sus habitantes se dedicaba a la arriería. Es importante señalar que este pueblo suministraba las bestias a los muleros que trabajaban trasladando productos agrícolas, principalmente algodón, de la Costa Chica a las ciudades de Oaxaca y Puebla.

También en el actual estado de Guerrero, en la región de La Montaña existían varios pueblos cuya población se especializó en la crianza de los animales de carga, como lo hacían los indios de Chiepetlán; pero también “... los habitantes de Tenango eran “muy laboriosos a la cría de ganado vacuno y mular”, los de Ahuatepec “se aplicaban a la cría de ganado vacuno, caballar y mular”, los de Zacualpan transportaban su alfarería “en burros y otras cabalgaduras que tenían para esto a Tlapa y otras partes...”⁶⁷.

Pero no sólo existieron pueblos que se dedicaban a la crianza de las mulas, también la gran mayoría de las haciendas ganaderas, sobre todo las del norte y el Bajío, criaban estos animales, pues, además de utilizarlos para transportar la producción de la hacienda a los reales mineros “se utilizaban en el interior de las minas para hacer funcionar las norias, cuanto en el exterior para mover los malacates y triturar los minerales en los sitios de amalgamación. Sólo en el distrito de Guanajuato había en 1803 más de 14 600 mulas destinadas a los dos últimos propósitos...”⁶⁸ y el transporte comercial dependía casi exclusivamente de recuas, entonces, la reproducción de esas bestias de carga era indispensable, por su alta demanda y cotización.

Los “mercados” tradicionales de mulas se ubicaban en las ferias como la de San Juan de los Lagos (que fue suspendida durante la lucha por la independencia), Saltillo, Puebla, Toluca y en Tlalpan, en donde los grandes empresarios del transporte y los arrieros las adquirían para cubrir sus necesidades o también para trasladarlas a la región del sur; y ahí, en asociación con los alcaldes mayores las daban en *repartimiento* a los indios con sobrepagos, por ejemplo,

⁶⁷ Widmer, Rolf, *Conquista y despertar de las costas de la Mar del Sur (1521-1684)*, p. 180.

⁶⁸ Ortiz Hernán, Op cit. p. 40.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

en las alcaldías mayores de Tlapa, Teposcolula, Villa Alta, Xicayán y otros, en los actuales estados de Guerrero y Oaxaca.

También destaca la Hacienda de Chapingo “...con sus dieciséis ranchos anexos, contaba con más de 4 mil hectáreas (98 caballerías) en las riberas del Lago de Texcoco en el Valle de México. De la misma manera que otras haciendas magueyeras, Chapingo conservó su tradicional base económica de ganado y granos, caballos, bueyes, ganado, mulas, burros, borregos y cabras y producía trigo, maíz y cebada...”⁶⁹ perteneció a los jesuitas y, poco después de su expulsión fue comprada por el Marqués de Vivanco, a quien le redituaba muy buenos dividendos.

Otro ejemplo es la Compañía de Jesús, que en “...poseían sus propias recuas de mulas, que eran obtenidas de las haciendas que se dedicaban a la producción de ganado mular. Esto es, para la adquisición de sus animales no recurrían a un mercado donde privaba la oferta y la demanda, sino que recurrían al autoabastecimiento...”⁷⁰

Tal era la demanda que tenían esos animales, que en la segunda mitad del siglo XVIII y el XIX, era común el robo y la reventa de mulas a precios elevados. Los propietarios del norte y del Bajío tuvieron que destinar una parte de sus tierras para la cría de las mulas, ya que su producción redituaba elevadas ganancias pues su precio iba desde los 15 a los 28 pesos; su valor era incluso mayor que el de bueyes y vacas que llegaban a venderse hasta en 5 pesos. De ahí que en las listas de los trabajadores de las haciendas, generalmente aparecen los muleros, quienes incluso tenían un espacio reservado, un cuarto “para el arriero”.

El norte de la Nueva España se distinguió como la región ganadera por excelencia, según datos de fines del siglo XVIII y principios del XIX, la producción de acémilas y caballos es muy importante, como podemos observarlo en la siguiente tabla, para el caso de las Californias.

⁶⁹ Ladd, Op cit. pp. 67-68

⁷⁰ Suárez Argüello, “Los arrieros novohispanos”, pp. 82-83.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

Tabla núm. 5 Las Californias: ganado caballar y mular a fines del siglo XVIII y principios del XIX.

<i>Años</i>	<i>Caballos</i>	<i>Mulas</i>
1797	18 332	1 968
1798	21 208	2 049
1800	29 292	2 638
1801	30 622	2 847
1802	40 845	2 928
1803	36 794	2 962

Fuente: Ramón María Serrera Contreras, *Guadalajara ganadera. Estudio novohispano (1760-1805)*, p. 171.

Y para otras intendencias se cuenta con información del

censo ganadero de la gobernación-intendencia de Sonora de 1783 arroja la cantidad de 25 000 yeguas, 18 400 caballos, 17 000 mulas y 2 000 asnos. Y de más consideración aún son los datos referentes a Nueva Vizcaya para los años comprendidos entre 1777 y 1785: 30 000 cabezas de caballar y mular en el distrito de Durango, 12 000 de las mismas especies en los de Papasquiario y Mezquital, 25 000 de caballar en Cuencamé, y nada menos que 40 000 cabezas caballares y mulares entre las dos jurisdicciones de Oro y Guanacevi, por no citar sino los distritos en los que la cría estaba más difundida...⁷¹

Asimismo, de la región de Nuevo Santander a fines del siglo XVIII, la producción ganadera era significativa particularmente de acémilas, que tenían como destino los mercados del centro de la Nueva España, “Tan sólo de mulas se enviaban al interior 14 000 animales, que reportaban una ganancia de 150 000 pesos...”⁷² situación que no varió considerablemente durante las primeras décadas del siglo XIX.

Finalmente, Ramón Serrera demostró que en la Intendencia de Guadalajara, la ganadería era muy importante, y que a principios del siglo XIX contaba con casi un millón de cabezas entre caballos y mulas; muchas de esas bestias eran llevadas a la feria de San Juan de los Lagos para su comercialización.

⁷¹ Navarro García, *Don José de Gálvez y la Comandancia General de las Provincias Internas del Norte de la Nueva España*, Sevilla, 1964, p. 417, citado por Ramón Serrera Contreras, *Guadalajara ganadera. Estudio regional novohispano 1760-1805*, p.170.

⁷² Herrera Octavio, *Breve historia de Tamaulipas*, p.87.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

2.4 Pueblos de arrieros.

En general los arrieros no radicaban en la ciudad de México, sino en comunidades rurales donde era más fácil mantener a los animales, difícilmente podemos encontrar un centro rural de población novohispano que no contara con alguno de estos trabajadores, ya que éstos eran sus vínculos en el intercambio con el mercado más cercano; pero existían “pueblos de arrieros”, llamados así, pues la mayoría de su población se dedicaba a esa actividad; éstos estaban asentados en puntos estratégicos, sobre o cerca de las principales rutas de comercio.

En la ciudad de Puebla, una gran parte de la población se especializó en el transporte de mercancías, este era el tercer rubro distintivo de la estructura ocupacional no india de la región, donde

Carreteros, arrieros y porteadores eran particularmente comunes en el este de la ciudad, sobre todo en la parroquia de Santa cruz, y por todo el distrito de Tepeaca, donde casi el 20% de los varones se dedicaban a estas actividades. Vemos aquí la importancia clave del camino real entre México y Veracruz como fuente de empleo para la población hispano-mestiza de la provincia.⁷³

En el actual estado de Guerrero, los pueblos de Chilapa, Tepecoacuilco, Tixtla y Tlacoapan entre otros, contribuyeron con grandes cantidades de fleteros que trabajaban en la ruta de la ciudad de México a Acapulco y eran el enlace para el intercambio de productos en esa área. Estos pueblos alcanzaron cierto desarrollo económico, gracias en gran medida a la arriería, entre otras actividades económicas. Pues se encargaban de trasladar la producción algodonera de las costas Grande y Chica a los obrajes, la mayor parte al Bajío y Michoacán y, la demás, hacia la ciudad de Puebla, a través de la Montaña.

Asimismo, Tehuantepec, situado estratégicamente sobre la ruta México-Oaxaca-Guatemala, se distinguió en la crianza de acémilas y por su gran cantidad de habitantes que se empleaban en la conducción de las recuas; desde el siglo XVII, los muleros contaban con hatajos formadas por 40 ó 50 mulas, y prestaban su servicio a las ciudades de Oaxaca, México, Puebla y el puerto de Veracruz, las que enlazaban con Chiapas y Guatemala.

También la región de Cuautla, se distinguía por ser lugar de residencia de acemileros, que transitaban generalmente en la ruta México-Oaxaca, el censo levantado en el año de 1791, nos

⁷³ Thomson, Guy, *Puebla de los Ángeles. Industria y sociedad de una ciudad mexicana 1700-1850*, p. 118.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

informa que del total de la población, 93 individuos se dedicaban a esa actividad lo “...que significaba un 3.1% de la población económicamente activa. [Además] los arrieros eran predominantemente de origen mestizo (46%), siguiendo en proporción los de origen español (29% más 4% de castizos, y en último lugar la población parda (21%), no obstante ser esta última la población mayoritaria en la jurisdicción.”⁷⁴ Sin embargo, en este censo falta la información acerca de la cantidad de población indígena que se dedicaba a esta actividad, que por cierto era muy representativa.

En el norte, entre los pueblos cuya población se empleaba en la conducción de recuas, podemos destacar a “...Santiago Papasquiaro, en la intendencia de la Nueva Vizcaya, la inmensa mayoría de sus habitantes se dedicaban a la arriería y en los inicios del siglo XIX había, por lo menos, ocho mil mulas dedicadas a este tráfico.”⁷⁵

También llama la atención que los muleros originarios de Huichapan (actualmente estado de Hidalgo), y San Juan del Río (actual estado de Querétaro), prácticamente se especializaran en dar el servicio de transporte de mercancías a los centros urbanos y mineros del norte, por el camino llamado de “Tierra Adentro”; sobresaliendo Rafael Villagrán, denominado ‘conductor de las Provincias Internas de la Sonora y Nueva Vizcaya’, quien hacía los recorridos desde esos lugares hasta la capital y, en los cuales podía tardar de siete meses a un año en regresar.

Desde el siglo XVII, Celaya era un importante productor de harina de trigo, la que debía ser trasladada en más de mil 500 mulas a las minas de Guanajuato, Xichú, Tlalpujahua, San Luis Potosí y otros lugares, por lo que emplearse en fleteros se convirtió en una alternativa de trabajo.

La población indígena no estaba al margen del negocio del transporte, se podría hacer una larga lista de pueblos indígenas que tenían como base de su economía la conducción de recuas; entre los que podemos destacar a “...Tepetlaostoc [que] en 1786 contaba con 150 familias indígenas, los cuales tenían cuarenta y cinco recuas, ya que los indígenas andaban en los caminos como arrieros desde hacía mucho tiempo.”⁷⁶

⁷⁴ Suárez Argüello, Clara Elena, “Los arrieros novohispanos”, p. 115.

⁷⁵ Florescano, Enrique, e Isabel Gil, *Descripciones económicas regionales de Nueva España. Provincias del Norte. 1790-1814*, p. 94.

⁷⁶ Rees, Op cit. p. 90.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

En la Costa Chica –región ubicada en los actuales estados de Oaxaca y Guerrero-, los naturales “...de Ometepec, Igualapa, Huehuetlán y Pinotepa adqui[rieron] mulas y yeguas para dedicarse al comercio y a la arriería entre la costa y el altiplano a partir de la década de 1640...”⁷⁷.

También en el actual estado de Michoacán “...los indios de Ziracuarétiro, poblado situado al oriente de Uruapan. Los naturales de esa población llevaban ellos mismos sus productos a Pátzcuaro y a Valladolid, no obstante los 35 y 90 km de veredas que tenían que recorrer, respectivamente”⁷⁸.

En el valle de Toluca, podemos mencionar, por ejemplo, que “... Malinalco en 1790 había 40 arrierías [recuas], seis en Ocuela, ocho en San Ambrosio Calmita, 37 en Taculoaya, cuatro en Joquicingo, y 87 en Tenancingo...”⁷⁹. Estos pueblos continuaron durante el siglo XIX en el negocio del transporte.

En la provincia de Veracruz tenemos registrados varios pueblos que su población se dedicaba a la conducción de recuas, por ejemplo, en el partido de Xalacingo, destacan Altotonga, Atzalán, Perote, Tlapacoyan y Xalacingo; entre varios más que se asentaban sobre la ruta indígena por la sierra.

Asimismo, durante el periodo colonial, “...algunos de los dueños de recuas, empleaban en tal ocupación a sus esclavos negros; entre esta clase de propietarios estaba un cierto número de personas arruinadas y algunas viudas sin renta, que se vieron obligadas por penuria a vender el trabajo de sus esclavos...”⁸⁰ ciertos número de negros libres llegaron a emplearse en el transporte y algunos consiguieron hacerse de esas bestias de carga.

Por lo arriba anotado, podemos sostener que desde el inicio del periodo colonial, la arriería demandó la mano de obra de criollos, mestizos, indios, pardos y negros; los indios lo hacían, sobre todo, después de haber beneficiado a sus milpas; pero conforme aumentaba la cantidad de las mercancías que necesitaban ser transportadas, también fue aumentando la necesidad de mayor disponibilidad de fuerza de trabajo; de ahí, que la población rural se fuera incorporando en mayor número y con más tiempo a esta actividad, hasta que a fines del siglo XVIII y principios del XIX, se consolidaron, tanto empresas del transporte como un buen

⁷⁷ Widmer, Op cit. p.180.

⁷⁸ Alvarado Gómez, Op cit. p. 58..

⁷⁹ Menegus, Margarita, “La participación indígena en los mercados del valle de Toluca a fines del periodo colonial”, p. 144.

⁸⁰ López Rosado, Diego, *El abasto de productos alimenticios en la ciudad de México*, p.79.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

número de arrieros independientes; así, el traslado de mercancías se convirtió en el mayor empleador de mano de obra especializada de algunas comunidades, a las que se les denominó «pueblos de arrieros», los más importantes los podemos observar en la tabla número 6.

Tabla núm. 6 Principales pueblos de arrieros a principios del siglo XIX

<i>México-Acapulco</i>	<i>México-Veracruz</i>	<i>México-Valladolid-Guadalajara</i>	<i>México-Oaxaca-Guatemala</i>	<i>México-Zacatecas-Sta. Fe</i>
Ahuatepec	Altotonga	Apatzingán	Cuatla	Alfajayucan
Azoyú	Atzalan	Cotija	Choapan	Chapatongo
Cocula	Barrio de Santa Cruz, Puebla	Cuqío	Etla	Celaya
Chiepetlán	Calpulalpan	Calmita	Huajuapán	Guanacevi
Chilapa	Chiconcoac	Malinalco	Jamiltepec	Hacienda San Jerónimito
Chilpancingo	Ciguantla	Maravatío	Juxtlahuaca	Huichapan
Huehuetlán	Córdoba	Pátzcuaro	Miahuatlán	Mezquital
Huitzucó	Jalapa	Puruándiro	Nejapa	Nopala
Iguala	Orizaba	Taculoaya	Ocuituco	Oro
Igualapa	Perote	Tangancícuaro	Real de Minas de Huautla	Rancho del Paye
Mochitlán	San Jerónimo Coatepec	Tenancingo	Tehuantepec	San Francisco Soyaniquipán
Ometepec	San Juan Bautista Nogales	Uruapan	Temoac	Santa María Amealco
Pinotepa	San Juan Ajalpan	Valladolid	Tlacotepec	S Jerónimo Aculco
Tenango	Tepeaca	Zamora	Yalalag	San Juan del Río
Tepeacoacuilco	Tepetlaostoc	Zapotlán	Zacualpan	Santiago Papanquiario
Tixtla	Texcoco	Ziracuarétiro	Zimatlán	
Tlacoapa	Tlapacoyán			
Tlapa	Xalancingo			
Zacualpan				
Zumpango				

Por último, debemos destacar la fundación de una población sobre la ruta de la capital virreinal al puerto de Veracruz, la actual ciudad de Orizaba surgió con un trazado urbano en el

CAPITULO II LOS ARRIEROS

que domina una arteria principal –calle Real-, ésta no era otra que el “camino Real” utilizado por los muleros; es decir, sus primeros habitantes fueron los arrieros y comerciantes, que desde 1535 pero sobre todo, en los siglos XVII y XVIII “...descansaban ahí sus recuas y se abastecían de lo necesario para continuar el viaje rumbo a Puebla...creció como cualquier poblado que es solamente una estación de caminantes: a lo largo del camino, levantando casas y comercios a la mano de los viajeros”⁸¹

En el padrón de 1792, se registra que en Orizaba, los oficios en los que se ocupaban gran parte de su fuerza de trabajo incluye al 16% que eran ‘pureros y cigarreros’, puesto que a mediados del siglo XVIII se construyó una de las fábricas más grandes de cigarros de la Nueva España, “...además, su situación como ciudad-estación se manifiesta claramente por el gran número de arrieros (8.5% de 200 individuos) que se empadronaron en ella. De lo mismo nos habla la aparición de un gran número de personas ocupadas en actividades complementarias a la arriería, como los herradores de mulas.”⁸²

2.5 Arrieros independientes

En el negocio del transporte, también participaba un cuantioso número de propietarios de mulas, cuya cantidad de animales variaba de acuerdo a sus posibilidades económicas; la gran mayoría de ellos radicaba en los pueblos situados cerca o sobre los caminos más importantes, pues éstos contaban con campos que proporcionaban suficiente pastura para la alimentación de las acémilas; sus ganancias no eran nada despreciables si consideramos que “...cada bestia proporcionaba una ganancia mínima anual de 15 pesos a su dueño.”⁸³

Contaban con un capital más pequeño, sin embargo fueron muy importantes en el negocio del transporte, quizá formaban la mayor parte de la fuerza de trabajo de la arriería; ya que entre sus usuarios estaban los grandes y pequeños comerciantes. También eran requeridos por los grandes empresarios del transporte cuando la capacidad de éstos era rebasada por el

⁸¹ Moreno Toscano, Op cit. p. 77.

⁸² *Ibid.* pp. 78-79.

⁸³ Serrera, *Guadalajara ganadera...*, Op cit. p. 268

CAPITULO II LOS ARRIEROS

volumen de mercancías que transportaban, o cuando tenían la obligación de cumplir con los compromisos adquiridos para dejar satisfechos a su clientela.

Además, se debió a los arrieros independientes que la producción de los pueblos más alejados de las rutas que constituían el sistema caminero del virreinato se insertara en los circuitos de comercio, tanto locales, regionales o incluso internacionales; es decir, sin la fuerza de trabajo de los arrieros difícilmente se podría “...comprender los mecanismos de integración comercial de estas mismas poblaciones dentro de sus comarcas circundantes y, en general, dentro de toda [la] economía mexicana.”⁸⁴

Aún en pleno periodo insurgente, los fleteros particulares lograban obtener licencias para transportar mercancías que representaban gran responsabilidad, por ejemplo, la

licencia y guía [que se otorga] al arriero don Agustín Vejar, para que saque de esta Villa [de Colima] y conduzca a los almacenes de Chapultepeque noventa y nueve arrobas veinte libras en bruto de salitre, a entregárselas al señor director de la Renta de Pólvoras y de parte de Su Majestad suplico a todos los jueces y justicias por donde transitare no le pongan embarazo alguno, antes sí le den auxilio que necesite, y le concedo cuarenta días de término para su conducción dentro del cual ha de presentar esta guía en la dirección general de Pólvoras...⁸⁵

Los dueños de recua llegaban a reunir medianas fortunas, y en algunos casos se hacían de tierras, en 1789 don Rafael Villagrán, por ejemplo, compró la hacienda Nuestra Señora de Guadalupe alias Las Golondrinas en la región de Huichapan. De la misma forma, la acumulación de capital en la Sierra Norte de Puebla, tuvo su origen en el comercio y la arriería,

En Huauchinango en el siglo XVIII es poca la “gente de razón” que se convierte en terrateniente, siendo el comercio y la arriería sus dos principales actividades económicas. El comercio y la arriería cobran verdadero auge en los primeros dos tercios del siglo XIX, ya que Huauchinango se desempeña como ciudad escala entre el altiplano y el puerto de Tuxpan. Los arrieros, además de transportar mercancías, comercian alcohol y pulque que traen de la meseta central. De estas familias de comerciantes y arrieros salen los jefes militares y políticos de la región durante el siglo XIX, y posteriormente los caciques de la primera mitad del siglo XX.⁸⁶

⁸⁴ *Ibid.* p. 266.

⁸⁵ A.M.C. Caja D-21, expediente 5, año 1810; citado por Leticia Vallejo Magaña, “Los arrieros y las relaciones comerciales entre Colima y el Sur de Jalisco, 1810-1814” p. 33.

⁸⁶ Velásquez Hernández, Emilia, *Cuando los arrieros perdieron sus caminos*, pp. 57-58.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

Entre los arrieros, existió el pequeño comerciante que a la vez era dueño de mulas, andaba de pueblo en pueblo vendiendo mercancía que había contratado a crédito con los grandes almaceneros de la ciudad de México o con los mercaderes provinciales menores; estos fueron conocidos como “viadantes”^{*} o “comerciantes ambulantes”, se desconoce su número, pero se puede intuir que eran numerosos ya que son los que hacían negocios en las zonas que estaban lejanas o fuera de las rutas principales de comercio.

Silvestre Llampallas, por ejemplo, era uno de estos “viadantes”, nació en Barcelona y murió en México en 1810, “...en el momento de su muerte, sus posesiones materiales se componían de 900 pesos en plata, cuatro relojes de oro, ropa y 21 mulas con equipo, por entonces al cuidado de un dependiente...”⁸⁷

Muchos de los arrieros-comerciantes eran peninsulares que habían llegado a la Nueva España con la esperanza de hacer fortuna, como era la tradición; muchos de ellos se convirtieron en dependientes de algún familiar mercader que era el que le daba la mercancía a crédito; fueron pocos los casos de ellos que llegaron acumular los recursos suficientes para independizarse, convertirse en mayorista y ser admitido en el Consulado de la ciudad de México.

Los “viadantes” fueron los que más sufrieron las consecuencias de la lucha armada, ya que tenían que pagar impuestos de guerra al pasar de un territorio controlado por uno de los bandos beligerantes a otro; además, debían de pagar el *impuesto de convoy* sobre el monto de las mercancías que comerciaban; en el año de 1815, don Tomas Días Bermudo, encargado de la real aduana de Guanajuato cobraba a los mercaderes “ambulantes” el impuesto de derecho de convoy a todos los artículos que introdujeran, sin necesidad de que se vendieran o consumiesen, hasta que en oficio de 23 de noviembre de 1815, don Agustín Pérez Quijano, director general de Aduanas Foráneas le comunicó que

Los cargamentos que con guías abiertas ó para varios destinos conducen los viadantes, pueden venderse ó quedar en cualquier lugar de la ruta, y cuando se verifique de alguna parte ó del todo de la memoria, debe entenderse que la introducción se hizo con final destino para consumo y comercio, y exigirse el derecho de convoy, sin que pueda decirse que este cobro proviene de la venta, pues dimana de no seguir la memoria a

^{*}Denominación a los pequeños comerciantes que iban de pueblo en pueblo mercadeando.

⁸⁷ Kicza, Op cit. p. 116.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

otro destino, dándose por concluida la guía en el todo ó en parte, que es lo que constituye el final destino ya parcial, ó ya totalmente.⁸⁸

Con el cobro del impuesto de convoy, se cometieron muchos abusos, pues los administradores de aduanas no tenían claro qué mercancías debían pagar esa contribución, de allí que, muchas veces, cobraran a todos los productos que ingresaban a su demarcación, y los indígenas también salieran perjudicados; como lo veremos más adelante.

2.6 Extracción social y étnica.

La composición social de los arrieros fue muy compleja, en ella participaban principalmente los indígenas, seguidos por los mestizos, negros libres y esclavos, también españoles criollos; pero los que hicieron de la arriería una profesión fueron los mestizos e indios.

Es posible que la población dedicada al transporte -desde el punto de vista étnico- está en relación con la distribución demográfica; es decir, en las regiones cuya población es predominantemente indígena, como en el sur, la participación de los indios sea mayor, seguidos de mestizos, criollos y mulatos; en cambio, en la región centro-norte sean los mestizos, criollos, indios y mulatos.

Aquí quiero resaltar el caso de Miguel Hernández, un mulato que a fines del siglo XVI y principios del XVII "...trabajó un tiempo como arriero y se familiarizó con las complejidades del comercio y desarrolló relaciones personales y financieras con gente acaudalada."⁸⁹ Se hizo de fortuna y logró superar el estigma del color de su piel; en una sociedad tan excluyente, se hizo español por sus actividades económicas, estableció su negocio de fletes y en el año de 1604, contaba con una recua de 20 mulas, que podía valer hasta 1 000 pesos una inversión muy importante para la época; sus ingresos procedían de transportar lana a los mercados de

⁸⁸ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Vol. 219, exp. 1, año 1815. "Agustín Pérez Quijano, Administrador de Aduanas a los señores prior y cónsules del Tribunal del consulado de esta capital", México 23 de noviembre de 1815.

⁸⁹ Super, John, "Miguel Hernández: transportista (Nueva España. Siglos XVI y XVII)", p. 400.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

Texcoco, Tlaxcala y los ubicados al sur de la ciudad de México; otras fuentes de sus ingresos provenían del pequeño comercio ambulante y la venta de mulas al menudeo, que adquiría en las ferias al mayoreo. Su posición económica le permitió comprar un esclavo negro para su servicio lo cual era un símbolo de distinción social y privilegio de los europeos; además, perteneció a la cofradía del Santísimo Sacramento y a cofradías de negros y mulatos.

Por su vestimenta, los muleros inmediatamente se distinguían pues, generalmente usaban sombrero de fieltro o paja, "...pechera de cuero, pantalonerías de fieltro o gamuza, abiertas a la mitad de la pierna dejando asomar el calzón de manta blanca; zapatos de una pieza hechos de vaqueta; jorongo de pura lana que se embrocaba fácilmente: paliacate multicolor..."⁹⁰

Aunque se habla de los fleteros de manera genérica, se puede distinguir a los mayordomos de los demás trabajadores; ya que, éste

usaba sombrero de fieltro o de paja, ancho de ala con la copa baja, luciendo chapetones de plata en diversas formas (estrellas, cabecitas de águila, de toro etc.); entaquillado con grueso cordón de fieltro, plata o cinta de chaquiras. Su chaqueta era corta, de paño o gamuza, con puños y bolsos bordados con seda o estambre de vivos colores; pendía de las hombreras, flecos de seda o cordones de plata. Nunca abandonaba la gruesa bufanda tejida. Lucía varonil calzonera de fieltro o gamuza, y las botas que cubrían hasta las pantorrillas, eran de las llamadas de campana, "que eran dos pieles gruesas de venado..."⁹¹

Esta manera de vestirse también variaba de acuerdo a la región en la que transitaban y, sobre todo, a la época del año e incluso de acuerdo de la capacidad económica del mayordomo. Un observador de principios del siglo XIX en Jalapa, observó que los arrieros en su gran mayoría eran mestizos o indígenas puros, además se distinguían los de "tierra fría" de los de la costa, los primeros por sus "caras rubicundas" y sus cotonas rayadas, y los segundos, los jarochos, por su "pelo rizo" que denunciaba su ascendencia africana.

Sin embargo, esta manera de vestir caracteriza más a aquellos que se dedicaban de tiempo completo al transporte de mercancías; en cambio, los muleros estacionales o de los pueblos indígenas que llevaban sus productos a los mercados locales o centros urbanos más cercanos, su vestimenta no variaba tanto a la usada en la vida cotidiana.

Aún falta mucha investigación acerca del origen social y étnico de los conductores de recua; sin embargo, podemos decir que integraban un grupo heterogéneo, en el que es muy

⁹⁰ Ruiz Meza, Víctor, *Los arrieros*, pp. 21-22.

⁹¹ *Ibid.* pp. 19-20.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

difícil situarlos atendiendo exclusivamente a su posición económica, debido a la considerable estratificación que había en él. De acuerdo con Guardino,

Los arrieros eran un grupo diverso tanto étnica como socialmente, incluía españoles, criollos, mestizos, mulatos e indígenas; algunos eran propietarios de sus propias mulas y su número podía ir desde una cuantas hasta varios cientos, otros trabajaban para los dueños controlando ya sea una recua completa o trabajando en empleos menos importantes...[además] fueron muy útiles para el movimiento insurgente por su conocimiento de la geografía física, económica y social de grandes áreas y la gran variedad de contactos con quienes habían establecido lazos de confianza durante sus negocios...⁹²

2.7 Sus redes sociales

Por su trabajo, los arrieros construyeron una serie de redes sociales que les permitieron hacer crecer sus negocios, tener carga segura que transportar o cuando menos tener empleo; es decir, se desarrollaron en un sistema de interdependencias sociales; los vínculos familiares, de negocios y de clientela jugaron un papel importante en el sistema de relaciones, sin éstas, difícilmente sobrevivirían en una actividad que demandaba cierta inversión de capital, lealtad y confianza de los clientes a los que se prestaba el servicio.

Sin embargo, las relaciones que establecían estaban condicionadas a la posición que ocupaba en el negocio, si era como empresario, mayordomo, dueño de mulas o como empleado; los empresarios del transporte establecían relaciones horizontales respecto a los clientes que solicitaban el servicio, y de manera vertical, como patrón, ya que "...la empresa de transporte tenía un número significativo de animales de carga, organizados en recuas bajo el cuidado de un mayordomo responsable y un número variable de trabajadores, quienes en conjunto realizaban los traslados..."⁹³ y eran sus subordinados.

Los empresarios del transporte, debían tener la capacidad económica para garantizar el pago de los bienes en caso de que éstos fuesen maltratados o perdidos en el trayecto a su destino; además de tener la confianza de los clientes, los mayordomos y los "ahijados", por ello, tenían que ser leales y gozar de la confianza del patrón; pues establecían relaciones

⁹² Guardino, *Campesinos y política...* Op cit. p. 103.

⁹³ Suárez Arguello, "La casa de conductas..." Op cit. p 146.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

verticales con el empresario y con los trabajadores de la recua; en cambio los arrieros independientes o dueños de mulas, tenían relaciones horizontales con los dueños de los bienes que transportaban y con los trabajadores que eran sus subordinados.

A lo largo de las rutas, los fleteros también construyeron relaciones sociales con personal de los mesones y ventas donde pernoctaban y recibían alimentos; asimismo con los artesanos, que se encargaban de mantener en buen estado los utensilios necesarios para su actividad; también con autoridades locales que les auxiliaban en caso de ser objeto de robos; con campesinos que les vendían la pastura para el alimento de las mulas; con los pequeños comerciantes de los pueblos a quienes entregaban mercancías y hacían negocios con ellos y finalmente con la población que se acercaba a ellos para enterarse de las noticias que los arrieros llevaban de los lugares por donde transitaban.

Agustín Marroquín, por ejemplo, célebre por sus correrías y vida desenfadada, se empleó en varios oficios, que no hubiera sido posible conseguir sin las relaciones que había cultivado; trabajó como mulero en el año de 1804, con el marqués Juan Nepomuceno Moncada y Berrio, quién además, tenía los títulos de conde de Valparaíso y marqués de Moncada y Villafont, “...Además, el hecho de que Marroquín tuviera el rango de sargento de la milicia provincial de Tulancingo y, por ello, gozara de inmunidad para ser enjuiciado civilmente a causa de su fuero militar también indica una cierta distinción social.”⁹⁴

Asimismo Julián Villagrán, quien nació a mediados del siglo XVIII en Huichapan; “...Logró cierta prosperidad como arriero en sociedad con su hermano Rafael Villagrán, quien también habría de tener un papel destacado en la rebelión de 1810. Debido a su movilidad geográfica y a sus amplios contactos sociales, los arrieros podían formar extensas redes sociales en el campo y hasta una modesta fortuna si comerciaban por su cuenta...”⁹⁵ El alcance de sus relaciones llegaron hasta Juan de Dios Martínez, electo en las elecciones populares del 29 de noviembre de 1812, para la instalación del Ayuntamiento Constitucional de la ciudad de México, “...por Santa Catarina Mártir, de quien se sabía emparentado con el insurgente Julián Villagrán, puesto que su esposa era prima hermana de éste.”⁹⁶ Martínez, fue detenido y encarcelado, acusado de mantener correspondencia con éste.

⁹⁴ Van Young, Eric, “El sociópata : Agustín Marroquín”, pp. 221-222.

⁹⁵ Van Young, Eric, *La otra rebelión...* Op cit. p. 364.

⁹⁶ Guedea, Virginia, *En busca de un gobierno alterno: los Guadalupe de México*, P. 147.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

Estas redes sociales, en algunos casos, fueron bien utilizadas por los arrieros para ganar prestigio social y ganar o aumentar su poder político, ya que tenían vínculos en todos los niveles sociales, además de las autoridades políticas y militares; de ahí que, Julián Villagrán, por ejemplo, lograra en poco tiempo hacerse seguir por un buen número de pobladores de la región de Huichapan al inicio de la guerra de independencia. El Brigadier José de la Cruz decía que “...el motivo que Julián Villagrán se hubiera unido a la rebelión era aumentar su propia autoridad política local y eliminar la acusación de homicidio contra su hijo José María...”⁹⁷

Es importante señalar que los conductores de recuas también extendieron sus lazos a partir del compadrazgo, pues su trabajo, generalmente lo realizaban por las mismas rutas, lo que los hacía conocidos y solicitados para apadrinar a hijos de pequeños comerciantes locales.

Pero no sólo los muleros organizaron redes sociales; también lo hicieron los grandes comerciantes novohispanos, para el buen funcionamiento de las empresas. En la segunda mitad del siglo XVIII, crearon redes en las que desempeñaron un papel muy importante las relaciones sociales de parentesco, matrimonio y compadrazgo⁹⁸; éstas sirvieron para extender las ramificaciones de los negocios a espacios regionales, provinciales e internacionales.

Las redes de comercio que establecieron los grandes mercaderes por toda la Nueva España y sus agentes en el exterior, obedecía al papel que les tocaba jugar en el sistema mundial capitalista.

La empresa comercial de Francisco Ignacio de Yraeta, es un ejemplo de ello, éste a la cabeza, actuaba como patriarca que “...además de obtener el control de los caudales, asumía el cargo de director y en torno a él se desarrollaba un aparato administrativo integrado por parientes, compadres, paisanos y amigos...”⁹⁹ Estableció redes con los mercaderes locales, lo que le ampliaba el espacio donde actuaba comercialmente, sus socios oaxaqueños adquirirían la grana, el añil de Ciudad Real (San Cristóbal de las Casas) y Guatemala, además, el cacao del Soconusco y lo enviaban directamente a los agentes de Yraeta en Veracruz. Al mismo tiempo,

⁹⁷ Van Young, *La otra rebelión...*, Op cit. pp. 364-365.

⁹⁸ Existen varios estudios que ponen en evidencia estas redes, entre ellas destacan: es Doris Ladd, *La nobleza mexicana en la época de la Independencia 1780-1826*; John Kicza, *Empresarios coloniales: familias y negocios en la ciudad de México durante los borbones*.

⁹⁹ Torales Pacheco, María Cristina, “Tradicionalismo y modernidad en el comercio novohispano de la segunda mitad del siglo XVIII: La compañía de Francisco Ignacio de Yraeta”, p. 106.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

se hacían cargo de vender en Oaxaca los bienes que éste les remitía, como textiles, trigo y azúcar de su ingenio en Izúcar, en el actual estado de Puebla.

También, hacia finales del siglo XVIII y principios del XIX, la elite oaxaqueña tenía grandes intereses con los comerciantes veracruzanos, los que se reforzaron a través del vínculo matrimonial, en el año de 1811, por ejemplo, “„la hija de Lorenzo de Murguía, administrador de la Real Aduana, padre de José María Murguía y Galardi, más adelante elegido como quinto vocal de la Junta Nacional Americana y convocado a Chilpancingo, casó con Rafael Alonso de Arizmendi, del comercio de Veracruz y de „notorio caudal’ ”¹⁰⁰

En la minería, las redes de la elite novohispana, también partían del parentesco y el compadrazgo, podemos mencionar, por ejemplo, que “...Una corporación familiar regía la mina más rica de Guanajuato: la Valenciana. Otro grupo de compadres juntó sus recursos en Vetagrande, las minas de Zacatecas. En asociaciones mercantiles, el nepotismo, la relación de tío y sobrino, adquirían prioridad al casarse el sobrino, ya fuera con la hija del tío o con su viuda...”¹⁰¹ esta práctica fue frecuente entre los españoles de la elite, de las que podemos mencionar a las familias Bassoco, Inguanzo, Torre de Cosío y Gabriel de Yermo.

En resumen, el transporte de mercancías durante el periodo colonial, se realizó en el lomo de las mulas agrupadas en recuas, su utilización, obedeció a su resistencia y mejor rendimiento en las condiciones climáticas y orográficas novohispanas, pues tiene una gran variedad de regiones, desde el calor costero hasta el frío de las montañas, pasando por las zonas templadas del Altiplano. De igual manera, las acémilas eran indispensables para el trabajo en las minas, de ahí, su alta demanda y costo, por lo que las grandes haciendas norteñas y la población de algunos pueblos se dedicaron a su crianza; aunque su producción siempre fue insuficiente a las necesidades.

La arriería fue muy importante en la articulación del espacio novohispano que derivó en la conformación del mercado interno; el trabajo de los fleteros hizo posible que los productos fueran trasladados desde el lugar de su producción hasta el de su consumo; es decir, su inserción en los circuitos mercantiles, desde el mercado local, regional e incluso intercolonial. Entonces, el transporte se convirtió en un negocio muy lucrativo, en el que

¹⁰⁰ AGNO, Libro 60, folios 66 y ss, citado por Ana Carolina Ibarra, “Reconocer la soberanía de la nación americana, conservar la independencia de América y restablecer en el trono a Fernando VII: la ciudad de Oaxaca durante la ocupación insurgente (1812-1814)”, p. 244.

¹⁰¹ Ladd, Op cit. p. 43.

CAPITULO II LOS ARRIEROS

participaron algunos de los grandes comerciantes de la ciudad de México, quienes llegaron a crear empresas dedicadas al traslado de bienes de los propios mercaderes y de la corona, pues se especializaban en la conducción de cargas reales. También, existieron “arrieros independientes”, que prestaban el servicio de transporte a los negociantes, mineros y hacendados; también hubo comunidades que florecieron económicamente gracias a la arriería.

Por su trabajo, los muleros recorrían grandes distancias, por lo que eran personas conocedoras de los caminos, atajos, zonas de refugio y pueblos asentados en las rutas comerciales; también trataban y contrataban con hacendados, comerciantes, bandidos, autoridades locales y con la población en general; por tanto, tenía contacto con gente de todos los estratos sociales y étnicos, lo que les permitió crear una red de relaciones sociales.

El ser arriero significaba que la persona tenía cierto reconocimiento social y una situación económica mejor que la gran mayoría de la población; si bien es cierto que su bienestar estaba en relación a la condición que ocupaba en la organización del transporte; pues las ganancias se diferenciaban si se era dueño de la recua o como empleado en ella. Generalmente los dueños de mulas, no obstante las pérdidas que llegaran a tener, con el tiempo y buena administración, podían llegar a acumular un capital que les permitía vivir desahogadamente e incluso de hacerse de algunos bienes.

Sin embargo, la irrupción de la guerra de independencia, trajo algunos cambios en la práctica del oficio; los muleros se enfrentaron a las condiciones de guerra, en las que tanto sus bestias de carga como las rutas de comercio se convirtieron en objetivos militares de ambos ejércitos; además, sufrieron abusos y el negocio de los fletes se volvió riesgoso y poco atractivo económicamente.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Para el estudio de la guerra de independencia la dividimos en dos etapas:

- De 1810 a 1815, también llamado el de la “insurgencia popular”
- De 1816 a 1821, atomización y “guerra de guerrillas”

Esta investigación se concentra en la primera fase, pues en ella, los convoyes sufrieron las mayores consecuencias del conflicto bélico, las cuales iban desde el cierre de los caminos hasta el ataque a las caravanas; por lo tanto, los principales centros urbanos –sobre todo los que se ubicaban en el espacio de disputa por el control militar- sufrieron la escasez de alimentos y los reales mineros la falta de insumos para el funcionamiento de las mismas. Igualmente, en los primeros años de la insurrección, la organización de trenes de mulas fue menor que en la segunda etapa; sin embargo, fue el periodo que los convoyes sufrieron el mayor número ataques de la insurgencia; entonces, a mayor fuerza de la insurgencia menor movimiento de mercancías en columnas y, a la inversa, a menor fuerza de la insurgencia mayor el número de caravanas con mercancías transitaron el espacio novohispano. De la misma manera, se cuenta con más información de los géneros que fueron transportados, durante el segundo periodo que del previo.

También en la primera parte del conflicto, los arrieros con frecuencia sufrieron el embargo de los animales de carga, para ponerlos al servicio del transporte de pertrechos militares del ejército realista; desatando su descontento y, como resultado, muchos de ellos abandonaron las cargas reales en el camino y huyeron con sus mulas. Además, es importante señalar que, se cuenta con poca información sobre el abastecimiento de armas a los ejércitos en lucha, lo que sí fue posible hacerlo en la segunda etapa de la guerra.

Finalmente, se tratan las diversas fuentes de financiamiento de los rebeldes, aunque como veremos más adelante, las fuentes de los recursos fueron más o menos los mismos a lo largo de la guerra. Para terminar, abordamos el contrabando, pues no obstante ser una práctica cotidiana antes del conflicto y, lo siguió siendo durante todo el siglo XIX, durante la guerra de independencia aumentó su volumen y, como resultado de las diversas denuncias que realizaron los consulados de comerciantes, se cuenta con más información sobre el monto y los géneros que se introducían ilícitamente

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

PRIMERA ETAPA 1810-1815

Desde el inicio la insurrección recibió el apoyo de diversos sectores de la población, en pocos días el ejército insurgente contaba con más de 25 000 hombres, que en su inmensa mayoría eran campesinos mal armados e indisciplinados, aún así, en corto tiempo tomó las principales villas y ciudades como San Miguel, Salamanca, Celaya y el 28 de septiembre se apoderó de Guanajuato, lugar donde se expresaron los motivos de los seguidores de Miguel Hidalgo, el odio a los “gachupines” y la rapiña; sólo así se explica el desenlace de la Alhóndiga; la muerte del intendente y la elite compuesta principalmente por peninsulares, refugiados en ese lugar y el robo.

El levantamiento popular rápidamente se extendió, y a principios del mes de octubre cayó Valladolid sin luchar, pues la tropa encargada de su defensa estaba asustada, dada la experiencia de Guanajuato, y se rindió para evitar un baño de sangre. En seguida, los rebeldes iniciaron su marcha a la capital del virreinato, conforme avanzaba se le iban uniendo indígenas hasta sumar, según algunos investigadores, 100 000 individuos; esa cifra extraordinaria representó un desafío para los dirigentes rebeldes, pues la masa carecía de instrucción militar y era blanco fácil de las fuerzas realistas. El 29 de octubre de 1810, los rebeldes llegaron a Toluca y al día siguiente se enfrentaron al ejército realista comandado por Torcuato Trujillo en el “Monte de las Cruces”.

A pesar de que Hidalgo y su ejército estaban a las puertas de la capital, se retiró rumbo al Bajío; esta decisión sigue ocasionando polémica entre algunos historiadores; de acuerdo a una carta que envió a Ignacio Rayón, dice, que “ El vivo fuego que por largo tiempo mantuvimos en el choque de las Cruces debilitó nuestras municiones en términos que convidándonos la entrada a México las circunstancias en que se hallaba, por este motivo no resolvimos su ataque, y si el retroceder para habilitar mi artillería...”¹⁰²

La campaña insurgente continuó y el 26 de noviembre Hidalgo entró a Guadalajara, que previamente había caído por la acción de las fuerzas del arriero José Antonio Torres, la ocupación de la ciudad por los insurgentes, duró desde el 11 de noviembre hasta el 17 de enero de 1811, fecha en que fueron derrotados en Puente de Calderón, ocasionando la

¹⁰²Volumen 315, Colección Lafragua, “Carta de Miguel Hidalgo de por qué no atacó la ciudad de México”, Celaya, 13 de octubre [sic] de 1810. nota: es una carta que según Ignacio Rayón le fue enviada por Hidalgo. Nota: se actualizó la escritura del vocabulario.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

desintegración del ejército rebelde y la posterior captura y muerte de los primeros líderes insurgentes.

A principios de noviembre de 1810, por indicaciones de Miguel Hidalgo, José María Morelos ingresó a la Costa Grande del actual estado de Guerrero, para insurreccionar el sur; en poco tiempo formó un ejército con gente parda e indígena a la que preparó militarmente, e inició su marcha hacia las principales villas, cuyas tropas se rendían sin luchar, por tanto, en los años de 1811 y 1812, convirtió a la intendencia de Puebla en el principal escenario de la guerra. Morelos pronto destacó por ser buen estratega militar, junto a sus comandantes puso en practica nuevas tácticas de guerra, además de la guerra de guerrillas, el sitio como fue en Acapulco o atrincherarse para resistir al enemigo como en Cuautla, la ocupación de centros urbanos importantes como Oaxaca y Tehuacán; en Huajuapán Valerio Trujano resistió el sitio hasta que fue apoyado por Morelos para romperlo.

Tehuacán era un lugar estratégico pues era paso obligado de la ruta comercial Oaxaca-Veracruz y, al mismo tiempo, se ubicaba muy cerca del camino México-Veracruz por Orizaba, su control cortó la comunicación con Oaxaca y desde allí partían los grupos insurgentes para dominar la región y apoyar a los que actuaban en la provincia de Veracruz.

Pero no solamente el sur era escenario de la guerra, otros grupos de rebeldes también actuaban en diferentes zonas del virreinato, de tal manera que, “a principios del año de 1813 la mayoría del territorio nacional [sic] estaba bajo el dominio de los insurgentes. Julián Villagrán prevalecía en la región de la Huasteca; Osorno en los Llanos de Apan y el camino a Veracruz. En Guanajuato reinaba Albino García y entre Zitácuaro y Toluca, Ignacio Rayón con su Junta...”¹⁰³ No obstante, la fuerza militar de Morelos, la ciudad de México no se vio en peligro de ser tomada como ocurrió con Hidalgo.

Al mismo tiempo que se enfrentaban militarmente al ejército realista, los insurrectos intentaban organizarse políticamente, al crear el Congreso de Chilpancingo y dotarse de una constitución como la de Apatzingán, todo ello, no sin problemas, pues eran evidentes las disidencias de algunos dirigentes. Con la captura y ejecución de Morelos en el año de 1815, los problemas internos se agudizaron y la insurgencia terminó por atomizarse, perdió su proyecto de dirigencia centralizada pero no los deseos de independencia.

¹⁰³ Villoro, Luis, “La revolución de independencia”, p. 625.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

3.1 Bloqueo de caminos como estrategia

Los principales caminos de la Nueva España se convirtieron en objetivo militar, los insurgentes pretendían controlarlos persiguiendo dos objetivos; el primero, hacerse de los recursos económicos para comprar armas, alimentar, vestir y pagar a sus seguidores; el segundo, asfixiar económicamente a la Nueva España al desquiciar los mercados regionales, con ello, limitar el ingreso de recursos financieros a la hacienda pública y, en consecuencia, el gobierno colonial se vería sin recursos para armar y aumentar el ejército realista; asimismo, esperaban desencadenar el descontento de la población urbana para que se levantaran en contra de las autoridades coloniales; de ahí, que algunas ciudades y regiones enfrentaran grandes problemas para el abastecimiento de alimentos, materias primas, comercialización de mercancías manufacturadas y la producción agrícola o ganadera.

Entre los principales caminos que trataron de controlar, estaban: el de Querétaro hacia la ciudad de México, que a la altura de Calpulalpan, operaban las fuerzas de Julián Villagrán y los Anaya; el de México al puerto de Veracruz por los Llanos de Apan, operaba José Francisco Osorno; en el de Puebla al puerto de Veracruz, se encargó Guadalupe Victoria; y los de Acapulco a México y de la capital virreinal a Guatemala por Oaxaca los controlaban las fuerzas de José María Morelos. De todos ellos, los más significativos eran “*la ruta de la plata*”, que iba de los centros mineros del norte a la capital novohispana y, de aquí, al puerto de Veracruz para finalmente arribar al viejo continente, y el otro, la “*la ruta de los colorantes*”, este partía de Guatemala al puerto de Veracruz por Oaxaca, por el que se sacaba la grana y el añil, muy importantes para la industria textil europea.

Se debe anotar que el camino México-Guatemala, se bifurcaba en la ciudad de Puebla, uno seguía por Tehuacán, el cual fue cerrado entre 1812 y 1817, tiempo en que los rebeldes ocuparon y convirtieron en su base de operaciones; entonces, el Ejército del Sur sobre todo bajo el mando de Moreno Daoiz, dirigió sus acciones a la protección de los convoyes que se dirigían a Oaxaca por la ruta de Huajuapán (como se muestra el mapa núm. 3), para ello fue necesario fortificar algunos puntos sobre esa vía, así quedaron “...Izúcar, al mando del teniente coronel Félix de Lamadrid, con 746 hombres; Huehuetlán en la jurisdicción de Tepexi, al mando del teniente coronel Santiago Iberres, con 162 hombres; Huajuapán, al

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

mando del teniente coronel Saturnino Samaniego, con 390 elementos...”¹⁰⁴; este último lugar era estratégico, ya que, además de ser un punto intermedio entre las ciudades de Oaxaca y Puebla, también lo era entre Tehuacán y Silacayoapan, importantes centros de operaciones de los insurgentes.

Aunque en algunos casos la interrupción de las rutas fue temporal, los rebeldes lograron la desarticulación regional y, por tanto, aumentó la introducción de mercancías extranjeras, especialmente de textiles ingleses, que ya tenían presencia en la Nueva España, pues desde “... el siglo XVIII Gran Bretaña había ido sustituyendo a España en una parte importante de sus mercados americanos. Los territorios alejados de los grandes centros de poder vivían en la práctica, al margen del sistema de economía colonial...”¹⁰⁵. Pero sobre todo, fue a partir del *Reglamento de aranceles reales para el comercio libre de España a las Indias* de octubre de 1778, y el poderoso impulso de la Revolución Industrial Inglesa, que inundó de mercancías las islas del mar Caribe -principalmente Jamaica-, las que convirtió en plataforma para apoderarse de los mercados de las colonias españolas, y el novohispano era el más codiciado de América; además, el proceso de la revolución industrial comenzaba a organizar el mercado mundial capitalista.

Durante la guerra de independencia algunos comerciantes provinciales tuvieron que remplazar sus mercados tradicionales por otros que les compensara en parte las pérdidas por la falta de venta de sus mercancías; Villa Alta en la provincia de Oaxaca, por ejemplo, en 1787 producía más de 200 000 mantas de algodón, que eran enviadas para su comercialización a lugares tan lejanos como Guanajuato y Zacatecas, su producción encontró oportunidades de venta abasteciendo a los insurgentes, ya que “...se han vestido aquí todos los cuerpos de los insurgentes y por la misma razón han vendido sus hilos para hacer miles de varas de cordoncillo con que se han hecho cientos para aquellos [insurgentes].”¹⁰⁶

Otro problema generado por el cierre de los caminos, fue que las mercancías importadas se almacenaran en los puertos, esperando que se organizara algún convoy para ser trasladadas a la ciudad de México, del mismo modo, en la capital virreinal los productos con destino a la

¹⁰⁴ Sordo Cedeño, “Manuel de Mier y Terán y la insurgencia en Tehuacan”, p. 177.

¹⁰⁵ González Martínez, Elda y Rosario Sevilla, “América Latina en el siglo XIX”, p. 376.

¹⁰⁶ AGN, Operaciones de Guerra, Vol. 2, fojas 81-82. “Estado actual de la provincia de Oaxaca”, informe del Brigadier Melchor Álvarez al señor virrey de este Reino”, Cuartel general de Oaxaca, 30 de abril de 1814.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

metrópoli, por ejemplo, las barras de plata, tardaban meses sin poder ser trasladadas al puerto de Veracruz para embarcarlas al viejo continente.

El corte de las comunicaciones afectó a todas las regiones y las principales ciudades estaban incomunicadas con la capital de la Nueva España; en junio de 1811, el Brigadier José de la Cruz, por ejemplo, se quejaba que no tenía contacto con provincias bajo su mando como era el caso de Tepic, San Blas y Sonora. Los correos, en el mejor de los casos, tardaban meses y con riesgo de que la correspondencia cayera en manos insurgentes.

En los años de 1812-1813, los caminos que unen a la capital con los puertos de Acapulco y Veracruz, así como la ciudad de Querétaro, vivieron la situación más crítica, ya que los rebeldes lograron cerrarlos, y las mercancías quedaron allí almacenadas; a principios del año de 1813, en Acapulco estaba varado el *galeón de Manila* con los géneros traídos del oriente, pues el puerto estaba bajo asedio insurgente, y los caminos controlados por éstos; ante la imposibilidad de desembarcarlos, el galeón se dirigió a San Blas donde descargó los productos.

Debido el cierre de las rutas y la parálisis del comercio, los mercaderes veracruzanos “...Lobo y Murphy persuadieron al virrey de que concertara una tregua con los rebeldes, argumentando que las rutas comerciales estaban bloqueadas y no se podían recaudar impuestos en las regiones insurgentes.”¹⁰⁷ Con ese objetivo promovieron una entrevista en el otoño de 1812 en la hacienda de Tepetongo, entre un representante del virrey y López Rayón quien tenía la anuencia de Morelos, Cos y Liceaga; la reunión tenía como objetivo llegar a un acuerdo para que permitieran el libre tránsito de mercancías en todas las vías de comercio a cambio de pagos fijos, sin embargo, el encuentro no se llevó a cabo por “desacuerdos entre Morelos y Rayón”; y el virrey decidió esperar otro momento.

En la ruta de México a Querétaro, que era la vía de entrada de la plata procedente de los reales mineros del norte, el virrey designó al teniente coronel José Antonio Andrade, comandante de los Dragones de Tulancingo se encargara de protegerlo y mantenerlo abierto a la circulación de los convoyes; sin embargo, en julio de 1812 los insurgentes lograron cerrar el camino, ocasionando grandes problemas, pues no podían ingresar los bienes procedentes del Bajío, Nueva Galicia, “tierra adentro” y San Luis Potosí. Ese mismo año, los principales

¹⁰⁷ Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña...*, Op cit. pp. 238-239.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

hacendados del norte se negaron a firmar contratos de cuotas con las autoridades de la capital virreinal, a pesar de la gran producción agrícola y ganadera; la Marquesa de Rivas Cacho, por ejemplo, se quejaba que no había suficiente transporte, por lo tanto, "...no podía garantizar que su producto llegara al mercado. Según ella el problema más importante era la falta de mulas, lo que hacía imposible la entrega."¹⁰⁸ Mucha producción que no pudo llegar a la capital por el bloqueo del camino, fue colocada en los mercados regionales norteños.

También los introductores de ganado a la capital se vieron en serios problemas para cumplir con sus compromisos; por tanto, a principios de ese año, en la ciudad de México comenzó una gran escasez de alimentos, y el virrey Venegas, se vio obligado a abolir el monopolio de ganado que estaba en manos de los nobles, el 5 de febrero decretó que "...Se les concedió a los productores libre entrada, libre convoy, libre matanza y liberación de impuestos, a excepción de la alcabala..."¹⁰⁹ sin embargo, esta medida no fue suficiente para introducir más cabezas de res y carneros, lo que en realidad buscaban Gabriel de Yermo y Antonio Bassoco entre otros, era la liberación de los precios de la carne, lo que lograron en el mes de septiembre del mismo año; con esa medida, los nobles aprovecharon la crisis para incrementar su fortuna, además, la necesidad de carne, permitió que, según Alamán, hasta los insurgentes introdujeran ganado a la capital.

La ruta más importante estratégicamente, para los bandos en lucha era la que partía de la ciudad de México al puerto de Veracruz, pues por ella se estaba en comunicación con la metrópoli, por tanto, su defensa era esencial para la autoridad virreinal, y para la insurgencia significaba aislar política y económicamente a la Nueva España; a pesar de que un gran número de efectivos realistas tenían la tarea de mantenerlo abierto, no eran suficientes, pues muchos de ellos carecían de disciplina militar, en cambio los rebeldes poco a poco crecían en número y capacidad de fuego para obstruir la vía, que en la primera mitad de 1812

quedó cerrado por primera vez, y desde la capital enviaron una gran expedición a reabrirlo. Sin embargo, tan pronto como pasó el ejército realista, los insurgentes se apoderaron de nuevo del camino. Por consiguiente, el gobernador de Veracruz envió una segunda fuerza para abrirlo. Pero el 20 de agosto de

¹⁰⁸ Ladd, Op cit. p.205.

¹⁰⁹ *Ibid.* p. 206.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

1812 esta fuerza fue atacada y derrotada por 600 rebeldes al mando de Nicolás Bravo, y el camino continuó cerrado...¹¹⁰

Ante la ofensiva rebelde, la autoridad virreinal corría el peligro de quedar aislado, sin recursos económicos y la ciudad de México sin abastecimiento de alimentos; ante tal escenario, fue muy importante el apoyo de la metrópoli, en el año de 1812 comenzaron a llegar regimientos de expedicionarios de España, como el América, Lobera, Castilla, Zamora y Fernando VII; en el año de 1813, se sumaron los de Extremadura y Saboya; en 1815, llegaron dos regimientos de Órdenes Militares y uno de Voluntarios de Navarra; finalmente, en el año de 1817, llegó el regimiento de Zaragoza; los primeros en arribar tuvieron su primer enfrentamiento militar contra los insurgentes intentando abrirse paso en el camino de Veracruz a Jalapa, lo cual no lograron y se vieron obligados a replegarse y permanecer en el puerto, hasta que llegara apoyo en su ayuda y poder hacerlo.

El clima insalubre les provocaba el vómito negro, paludismo y otras enfermedades pues no estaban acostumbrados al calor, por lo que fue necesario que en los primeros días de agosto Ciriaco de Llano, con un elevado número de efectivos, se abriera paso hasta el centro de la localidad y, a su llegada fue informado por el coronel Francisco Hevia, comandante del Batallón Expedicionario de Línea de Castilla del "...fallecimiento de 300 de sus soldados y oficiales, mientras que otros permanecían en los hospitales de la ciudad en malas condiciones..."¹¹¹ la cuarta parte de los efectivos de ese regimiento ya habían perecido; el calor del puerto se convirtió en aliado de los sediciosos, quienes conocedores de esas condiciones, solamente reforzaron el bloqueo del camino a Jalapa, para que los expedicionarios enfermaran y muchos de ellos murieran.

De acuerdo con un informe al virrey, en el hospital de San Carlos y el General de San Sebastián en el puerto de Veracruz, entre enero de 1812 y fines de octubre de 1813, un gran número de soldados de los cuerpos expedicionarios de España, enfermaron y fallecieron en ese lugar, del "...Asturias 1, de Lobera 44, de Castilla 281, de Zamora 117, de Fernando VII 116, de América 66, de Saboya 5, de Extremadura 13, de Artillería Volante 17, dragones

¹¹⁰ Timothy E. Anna, *La caída del gobierno español en la ciudad de México*, pp. 167-168.

¹¹¹ Archer, Christon, "Soldados en la escena Continental: Los expedicionarios españoles y la guerra de la Nueva España, 1810-1825", p.147.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

desmontados 8, siendo el número total de los que han fallecido en los 21 meses, 668.”¹¹² Por lo anterior se puede afirmar que la primera batalla que libraban los expedicionarios españoles en la Nueva España fue contra el clima inhóspito del puerto. Además, las condiciones extremas y la falta de pago desmoralizaron a 53 militares del batallón de infantería Fernando VII y en octubre de 1812, desertaron y se pasaron a las filas insurgentes con sus respectivas armas, entre ellos sobresalían, 2 sargentos segundos, 2 cabos primeros, 3 cabos segundos y 46 soldados.

Los problemas en la provincia aumentaban, pues en el mes de julio, “...el ayuntamiento de Veracruz advirtió a [Ciriaco] de Llano que todos los pueblos y caseríos de tierra adentro se habían alzado y que se había cortado la entrada de alimentos al puerto. Las bandas rebeldes habían bloqueado por tierra [a] Veracruz y en la ciudad aumentaba la tensión ante la amenaza de que escasearan los alimentos...”¹¹³ y al menos durante los tres meses siguientes el puerto y Jalapa estuvieron incomunicados.

La situación comenzó a ser insostenible pues el abastecimiento de granos desde la ciudad de Puebla prácticamente cesó, ocasionando la escasez de harina, por tanto, en el mes de febrero de 1813 el gobernador, don José de Quevedo solicitó al comandante de marina “facilitase el bergantín *Saeta* para que, encargándose de la escolta de varios buques del comercio, pasase a [Nueva] Orleáns en solicitud de harinas que debían comprarse con la cantidad que entre varios vecinos de este pueblo reunieron al efecto...”¹¹⁴

La decisión del gobernador solamente extendió a los granos lo que era del dominio público, que los grandes comerciantes se abastecían de todo tipo de bienes norteamericanos, los cuales eran ingresados por el puerto de Tampico y Tuxpan; de ahí la afirmación de Archer de que “...Con el bloqueo insurgente, Nueva Orleáns y otros puertos del Caribe empezaron a sustituir a Puebla y a las provincias del interior de Nueva España como los proveedores de harina y otros productos...”¹¹⁵ uno de los principales introductores de harina desde Puebla, era el comerciante Juan Bautista Lobo.

¹¹² Lerdo de Tajada, Miguel, *Comercio Exterior de México. Desde la conquista hasta hoy*, Documento 25.

¹¹³ Hamnett, *Raíces de la insurgencia...*, Op cit. p. 193.

¹¹⁴ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 691, foja 58, año 1813. “José de Quevedo al virrey, Veracruz, febrero de 1813.

¹¹⁵ Archer, Op cit. p.148.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

La grave situación en la que se encontraba el camino a Veracruz y el control de la región de Tehuacán por los grupos insurgentes quienes habían cerrado la ruta Puebla-Oaxaca por ese lugar, cortaron el abastecimiento a la provincia de Oaxaca; en consecuencia, el gobernador Veracruzano aprovechó el conocimiento de los muleros para enviar insumos indispensables para la guerra, por ejemplo, a fines del mes de febrero de 1812, el arriero don Ramón Pando, vecino de Orizaba y dueño de mulas, condujo del puerto a la ciudad de Oaxaca, 30 cajones de pólvora, en su trayecto tuvo que recorrer una ruta que no era la habitual, por lo que se le ordenó “...continuase el camino por ellos impidiendo el seguir por el rumbo del otro llevado quizá el enunciado Señor Gobernador de algún temor que tal vez amenazaba los enemigos pues efectivamente podía correr algún riesgo del que fui libre por el tránsito que están las susodichos derroteros...”¹¹⁶

Mapa núm. 5 Ruta de Ramón Pando, con pólvora para los realistas de Oaxaca, en 1812.



Fuente: AGEO, *Tesorería principal*, Legajo 2, expediente 25, foja 3, año 1812.

La recua de Ramón Pando era resguardada por una partida militar a cargo de un sargento, quien además de protegerla, en caso de peligro, tenía la tarea de buscar caminos alternativos a la ruta; dada la importancia del cargamento y la modificación de la misma. (Véase mapa núm.5).

El itinerario que le ordenaron seguir del puerto a Oaxaca, sumaba 132 leguas aproximadamente, y fue el siguiente: “De Veracruz - Medellín - Boca de Costal - Santa Ana -

¹¹⁶ AGEO, *Tesorería Principal*, Legajo: 2, exp. 25, foja, 6, marzo de 1812. “Junta provincial de Real Hacienda para satisfacer al arriero que condujo la pólvora de Veracruz, los fletes y demás que reclame”,

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Paso Joaquín - la Estanzuela - Soyaltepeque - Ixcatlán - Xalapa de Teutila - Ojitlán de Valle Real. Éste es el pueblo por donde deben pasar ambos correos 1º y 2º. De Ojitlán a Osoman - Yalalan - Otiltepeque - Yagavila - Ixtlán - Oaxaca.”¹¹⁷

Al término de la travesía, el arriero exigió a la tesorería de Oaxaca, un ajuste a los precios acordados, pues, dijo, perdió bestias de carga en el transporte de la pólvora y se vio obligado a alquilar mulas de pueblo en pueblo para cumplir con la entrega a pesar de que se había retrasado; por tal motivo “... páreseme de justicia [dijo] que se me debe acrecentar la cantidad siquiera de treinta pesos mas en cada carga, pues yo he quedado en descubierto con las justicias de los pueblos que me han alquilado las bestias y tengo que satisfacerlas y no me alcanzan con solo el importe de lo estipulado...”¹¹⁸ el mulero había acordado un precio de 43 pesos por carga, que daba un total de 645 pesos, y puesto que su reclamo le fue favorable, finalmente el transporte de cada carga de pólvora tuvo un costo de 73 pesos, y sumó un total de 1 095 pesos, que le fueron pagados.

También la capital virreinal, que era la ciudad más poblada tuvo problemas de abastecimiento de alimentos entre 1810-1815, es decir, la etapa de mayor poderío de la insurgencia; sin embargo, el año de 1813 fue el más difícil pues la estrategia rebelde de cerrar los caminos hacia la ciudad estaba dando los resultados esperados; y de acuerdo con Timothy Anna, dada la escasez de alimentos y la especulación de los comerciantes, los precios se triplicaron.

El bloqueo de los principales caminos, aunque no de manera permanente, prevaleció durante los años de 1812-1815 que fueron los años más difíciles de la guerra para el ejército realista. En esta situación, el 4 de marzo de 1813, Calleja ocupó el cargo de virrey y una de sus primeras decisiones,

fue reorganizar el ejército con el fin de garantizar la circulación de mercancías y de acabar con la insurgencia. Para ello, los pequeños destacamentos esparcidos por todo el territorio se reagruparon en tres grandes divisiones bajo un solo jefe [...] la primera, tuvo como sede la ciudad de Puebla, principal escenario de la guerra. Su jefe fue el mariscal de campo Castro Terreño. Esta división pondría especial interés en acabar con las fuerzas de Morelos, en garantizar la producción y circulación de los tabacos de Córdoba y Orizaba y de los convoyes de Veracruz a México. Otro cuartel general se estableció en Celaya

¹¹⁷ *Ibid.*, foja 3.

¹¹⁸ *Ibid.*, foja 6.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

con el fin de acabar con Rayón y de mantener libres los caminos de insurgentes desde Nueva Galicia, San Luis Potosí y Provincias Internas con la ciudad de México. Un cuartel más se estableció en la capital...¹¹⁹

Los problemas que tenía el comercio también afectaron a las comunicaciones, las regiones pasaban varios meses aislados sin tener noticias del centro y, fue hasta el año de 1814 cuando Calleja ordenó que el correo saliera el día primero de cada mes de la ciudad de México a todos los puntos del territorio y que "...el correo procedente de Nueva Galicia (Guadalajara), Zacatecas y otros lugares del interior del país se reunieran en San Luis Potosí y de ahí se enviara por Querétaro hasta la capital con una escolta armada, también una vez al mes..."¹²⁰

Mantener abierto el camino de la ciudad de México al puerto de Veracruz, representaba para el virrey tener que armar una fuerza militar considerable, para la que no contaba con los recursos económicos y humanos suficientes, entonces, era poco lo que podían hacer el ejército realista y el gobernador del puerto, ya que las fuerzas insurgentes eran numerosas y constantemente lo cerraban, de ahí que, el 4 de abril de 1814, el virrey Calleja exigiera al gobernador que "...tome las providencias mas eficaces para desalojar las despreciables gavillas de insurgentes que interrumpen la comunicación entre esa plaza y Xalapa, y que con escándalo del público y grave daño del estado cobran una exorbitante contribución a los arrieros y pasajeros que se conducen de un punto a otro..."¹²¹ y, le ordenó cumplir con tres medidas:

- Que la aduana de Veracruz suspendiera la expedición de "guías de efectos"* , para la salida de cargas, mientras las gavillas insurgentes mantuvieran interrumpidas las comunicaciones.
- La conducción de cargas, únicamente podría realizarse en convoy, para evitar así el tráfico por medio de los rebeldes, quienes se sostienen a costa de las contribuciones y peajes que les pagan los arrieros sueltos.

¹¹⁹ Ortiz Escamilla, Op cit. p. 115.

¹²⁰ Van Young, Eric *La otra rebelión...*, Op cit. p. 575.

¹²¹ Reconvencción del virrey Calleja al gobernador de Veracruz, sobre el ningún cumplimiento de las órdenes dadas por el primero.- 4 de abril de 1814, en Juan Hernández y Dávalos, *Colección de documentos para la historia de la guerra de independencia de México*, t. 5, p. 325.

*Era un documento oficial que expedía la aduana de donde partía el transportista, en ella se anotaba el nombre del arriero, mercancía que transportaba, remitente, destinatario y el tiempo aproximado del viaje.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

- Que el comandante del ejército del Sur decomise las mercancías que salgan del puerto fuera de convoy, aunque lleven guía, y proceda contra los dueños y conductores.

En el mes de octubre de 1814, el camino a Veracruz nuevamente se hallaba interrumpido y, el virrey Calleja se quejaba de que el tránsito comercial estaba bajo la protección de los rebeldes “con consentimiento de la misma plaza realista”, y lo peor de todo, decía, es que se habían convertido en insurgentes todos los habitantes de los pueblos y caseríos inmediatos a los caminos obstruyéndolos y, desde entonces, no habían penetrado más que uno o dos convoyes escoltados por divisiones respetables.

La obstrucción del camino al puerto veracruzano y la falta de mulas, también afectó al principal producto de exportación de la Intendencia de Oaxaca, la grana cochinilla, pues en el año de 1814, el intendente y comandante general de Oaxaca Brigadier Melchor Álvarez, informó al virrey que el ingreso anual, era de aproximadamente 756 250 pesos, que era el valor de 11 000 arrobas de grana, por lo que calculaba que en los tres años de insurgencia, a la provincia habían dejado de ingresar unos 2 278 750 pesos; esta suma estaba muy cerca de la que nos proporciona José María Murguía y Galardi*, quien para los años de 1811,1812 y 1813, totaliza 2 491 000 pesos.

Asimismo, decía Álvarez en su informe, la falta de dinero no era motivo para que los indios se vieran en la necesidad de vender toda su producción, ya que

lo hacen por pequeñas porciones a los comerciantes rescatadores, siempre es á plata, y también a cambio, por lo que mas que nunca es indispensable, que el comercio de esta capital, y Veracruz envíen gruesas sumas para que sus respectivos encomendados acopien la cosecha que produzcan en el año, y este mismo dinero habilite la multitud de manos indias que semillan [siembran] al fin del presente, para que el venidero pueda rendir mayor porción y empezar a organizar toda la máquina mercantil de la provincia...¹²²

*Nació en la ciudad de Oaxaca en el año de 1769, en el año de 1803 compró tres haciendas en Nexapa. Colaboró abiertamente con los insurgentes en la toma de Oaxaca y la representó en el Congreso de Chilpancingo en 1813. Posteriormente fue rehabilitado y en 1814 llegó a ser uno de los Ministros de la Real Tesorería entre 1814 y 1817; en 1820 fue electo diputado a las Cortes y durante el imperio de Iturbide se desempeñó como Intendente de Oaxaca. Escribió *Apuntamientos estadísticos de la Provincia de Oaxaca en esta Nueva España, que comprende dos partes: la primera sobre sus antigüedades y la segunda sobre su actual estado: 1826.1827.*

¹²² AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 2, foja 79. El Brigadier Melchor Álvarez al virrey de este reino”, cuartel general de Oaxaca, 30 de abril de 1814.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Es decir, el intendente proponía el regreso del repartimiento forzoso de mercancías, para, de esta manera, obligar a los indios a vender toda su producción de grana, a un menor precio y así aumentar las ganancias de los comerciantes para incentivar el comercio en la provincia.

También, se quejaba de que en la ciudad de Oaxaca sólo circulaban monedas de cobre, pues

a pesar de haberse introducido monedas de plata de tierra adentro, y haberse fundido más de doscientos mil pesos en esta capital de provincia, pues como los indios todos de ella son comerciantes y traen a la ciudad cuanto esta consume en alimentos precisos a la vida y al gusto, y los grandes artículos de mantas y grana, sus pagos los exigían precisamente en monedas de plata, y así la absorbieron toda, y a lo último ya costaba trabajo la introducción de víveres y todo lo más preciso a la vida por no querer recibir el cobre.¹²³

Asimismo, informaba que otro de los problemas que sufría toda la provincia era la falta de animales de carga, pues los insurrectos habían “extraído cuantas mulas y caballos han podido”.

La intendencia de Oaxaca tenía en Jamiltepec un importante centro de producción algodонера, que daba trabajo a 10 000 empleados de esa ciudad, el cual era “...transportado en mulas de tiro a los obrajes de Oaxaca y de la ciudad de Puebla. Los habitantes de Juxtlahuaca proporcionaban este servicio esencial, al cual estaban dedicados en particular...”¹²⁴ tal transporte se suspendió cuando los rebeldes ingresaron a la Mixteca y los arrieros, que eran la mayoría de esa población, se integraron a la insurgencia.

Una de las consecuencias de la constante interrupción del camino de México al puerto de Veracruz, fue que se buscaran rutas alternas; así, el puerto de Coatzacoalcos, por ejemplo, se convirtió en una opción por donde entraban las mercancías a la ciudad de Oaxaca. En el año de 1815, en la aduana de Tehuantepec, quedó asentado que, don Francisco Moreno envió a los comerciantes oaxaqueños 110 tercios de fierro platina, 28 de fierro vergajón, 101 barriles de aguardiente catalán, 30 barriles de aguardiente de España, 10 tercios de camarón, 20 mancuernas de toritos de un año e incluso 116 tercios de cacao con destino a Puebla, esos productos fueron introducidos por la Aduana de Acayucan y los barriles de aguardiente por

¹²³ *Ibíd.* p. 85.

¹²⁴ Hamnett, Brian, *Política y comercio...*, Op cit. p. 202.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Tlacotalpan, y fueron transportados por los arrieros de Tehuantepec, Tlacolula y Oaxaca, como se muestra en la tabla núm. 7

Tabla núm. 7 Aduana de Tehuantepec, pases y guías otorgados a los conductores de recuas, año 1815.

Nombre del arriero	Lugar de origen	Tipo de carga	Destino	Dueño de la carga o a quien se la entrega	Fecha
Lucas Santiago	San Baltasar Chichicapa	19 tercios de fierro platina	Oaxaca	Joaquín Salazar	21-Abril
Manuel Vicente	San Lucas del Valle	10 tercios de fierro platina	Oaxaca	Joaquín Salazar	21-Abril
Agustín Pérez	San Baltasar Chichicapa	10 tercios de fierro platina	Oaxaca	Joaquín Salazar	21-Abril
Gregorio Vázquez	“	6 tercios de fierro platina	Oaxaca	Joaquín Salazar	22-Abril
Pedro Santiago	Tlacolula del Valle	15 tercios de fierro platina	Oaxaca	Joaquín Salazar	26-Abril
Pedro Valencia	Tlacolula	10 tercios de fierro platina	Oaxaca	Joaquín Salazar	2-mayo
Juan López	Tabiche	14 tercios de fierro vergajón	Oaxaca	Joaquín Salazar	9-mayo
Domingo Santiago	Tlacolula	16 tercios de fierro platina	Oaxaca	Joaquín Salazar	17-mayo
Juan López	Tabiche	14 tercios de fierro vergajón	Oaxaca	Joaquín Salazar	19-mayo
Casimiro Guzmán	Oaxaca	30 barriles de aguardiente de España	Oaxaca	Antonio Rodríguez Torres	10-julio
Pedro Valencia	“	20 tercios de fierro platina	Oaxaca	Joaquín Salazar	12-julio
Máximo Carrasco	Tehuantepec	4 tercios de fierro platina	Oaxaca	Joaquín Salazar	14-julio
Felipe de Jesús	Tehuantepec	32 barriles de aguardiente catalán	Oaxaca	Antonio Rodríguez Torres	15-julio
José Joaquín García	“	30 barriles de aguardiente catalán	Oaxaca	Antonio Rodríguez Torres	18-julio
Vitorio Abadía	Chiapa	8 barriles de aguardiente catalán	Oaxaca	Antonio Rodríguez Torres	27-julio
Andrés Antonio	Oaxaca	13 barriles de aguardiente catalán	Oaxaca	Antonio Rodríguez Torres	27-julio
Matías Parra	“	10 tercios de camarón	Oaxaca	Matías Parra	1-Agosto
José Cárdenas	Santa Cruz	18 barriles de aguardiente catalán	Oaxaca	Antonio Rodríguez Torres	19-agosto
Francisco José	“	20 mancuernas de toritos de año	Oaxaca	Domingo López	22-septiembre
Don Nicolás González	“	116 tercios de cacao Tabasco	Puebla	Gerónimo López	4 – Octubre

Fuente: AGEO, *Tesorería Principal de Oaxaca*, Sección: Real Aduana, Serie: Tesorería, Legajo: 8, exp: 9, foja 24.

Esta ruta tenía poco valor estratégico para los rebeldes, por lo que los arrieros podían hacer sus traslados sin ser protegidos por una escolta, como sí fue necesario el resguardo militar a los convoyes que transitaron por el camino de la capital virreinal a Oaxaca pasando por la Mixteca.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

3.2 Los Convoyes

En los primeros años de la guerra, el comercio y las comunicaciones sufrieron las consecuencias, pues en los principales caminos, los arrieros difícilmente podían transitar sin ser asaltados, por lo que el intercambio comercial prácticamente se paralizó; para evitar mayores pérdidas a los mercaderes, ganaderos, agricultores y mineros, la autoridad virreinal decidió organizarlos, de tal manera que, únicamente pudieran recorrer los caminos en convoyes protegidos por escoltas militares.

El transporte de mercancías custodiadas por la tropa no era inédito en la Nueva España, pues en los años previos a la guerra, las crisis agrícolas pusieron en peligro el abastecimiento de alimentos a las principales ciudades, lo que presagiaba conflictos sociales por hambre; entonces las autoridades decidieron garantizar el suministro de comida a los centros urbanos resolviendo proteger a los conductores de recuas y, “...a fines de 1809 en Querétaro y Celaya se necesitaron tropas para escoltar el maíz a los graneros, pues se temían asaltos a los trenes de mulas. Las autoridades de Querétaro siguieron preocupadas por la distribución de alimentos durante el año siguiente. En Guanajuato, Riaño contempló la posibilidad de emplear tropas para requisar el maíz.”¹²⁵

Durante la guerra las caravanas alcanzaron extensiones extraordinarias, lo que los hacía lentos en su avance y, al mismo tiempo muy vulnerables para el ataque de las guerrillas insurgentes; esa lentitud obedecía a varios factores, primero, el itinerario incluía los centros de población más importantes en los que descansaban; segundo, en caso de haber amenaza de ataque rebelde, primero los combatían y después continuaban hasta el siguiente punto de la ruta; tercero, podían estar semanas en un punto hasta que llegaran refuerzos para poder avanzar, finalmente, en caso de presentarse problemas con algunas mulas, ganado o con los caminantes, la columna se detenía hasta solucionarlos. Los contratiempos eran frecuentes, si consideramos que en el convoy viajaban pasajeros, ganado mayor y menor -que en ocasiones llegaron a la extraordinaria cifra de 130 000 cabezas-, plata, mercancías, presos, desertores

¹²⁵ Hamnett, Brian *Raíces de la insurgencia...* Op cit. p. 142.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

del ejército realista y personajes como los virreyes o prelados eclesiásticos; en cuanto a su seguridad, ésta se reducía, pues la escolta tenía que distribuirse entre la vanguardia y la retaguardia, por tanto, su coordinación se hacía más complicada.

Sin embargo, en los primeros años de la guerra, el sistema de convoyes vino a dar movilidad al transporte de mercancías, la escolta militar proporcionaba a los arrieros cierta protección, y aunque muy pronto tanto comerciantes y muleros comenzaron a quejarse de abusos, malos tratos y lo costoso del sistema, pero sobre todo, porque se convirtió en monopolio y fuente de riqueza para algunos comandantes militares.

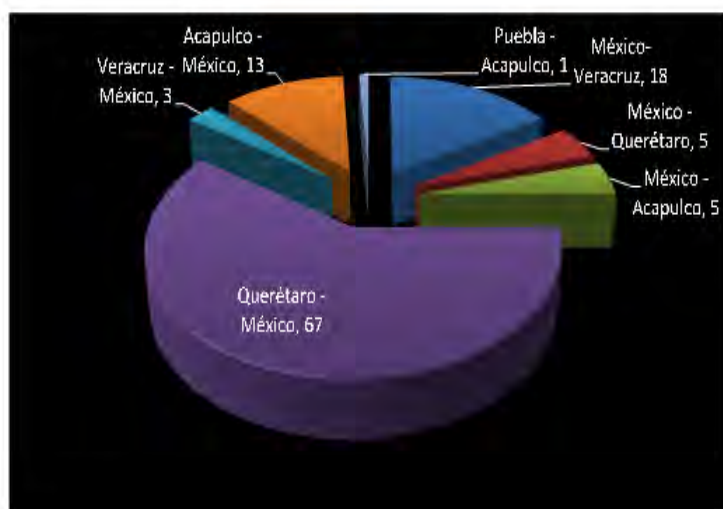
El camino de Querétaro a la ciudad de México¹²⁶ fue el más activo durante la guerra, pues por allí la capital virreinal recibió abastecimiento de alimentos, plata y mercancías lícitas e ilícitas procedentes de las Provincias Internas y de la Nueva Galicia y, después de la muerte de Francisco “Chito” Villagrán* el 14 de mayo y de su padre Julián el 21 de junio de 1813, disminuyó notablemente el bloqueo de esta ruta; por lo que en esta zona la insurgencia no representó un gran desafío al ejército realista, como si lo fue en la travesía de la ciudad de México al puerto de Veracruz, que a pesar de que la autoridad colonial se esforzó en mantener una fuerza militar más o menos numerosa para enfrentar a los insurrectos, éstos lograron cerrar la vía por meses e interrumpir la comunicación con la metrópoli. Entre 1812 y 1820, únicamente se organizaron 18 caravanas, le siguen los caminos a Oaxaca y Acapulco.

Entonces, si consideramos que después de la derrota y muerte de Hidalgo, la táctica rebelde fue replegarse a las regiones de más difícil acceso, pero ubicadas estratégicamente cerca de zonas muy pobladas, se puede observar que formaron un perímetro alrededor de la ciudad de México que obstaculizaba las salidas hacia el Golfo o el Pacífico; al norte, los Llanos de Apan, los valles cerealeros próximos a la ciudad de Puebla hasta Tehuacan; la región central de Veracruz; la Mixteca Alta y Baja en Oaxaca; La Montaña y Tierra Caliente en el actual estado de Guerrero, fueron las comarcas donde se afianzó la insurgencia y, por ende, la baja frecuencia de los convoyes, como se observa en la gráfica núm. 1.

* Profundizaremos la investigación sobre las familia de arrieros originarios de Huichapan, en la segunda etapa del proyecto.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Gráfica núm. 1 Total de convoyes entre 1812-1820.



Convoyes entre 1812-1820

México- Veracruz	18
México - Querétaro	5
México - Acapulco	5
Querétaro - México	67
Veracruz - México	3
Acapulco - México	13
Puebla - Acapulco	1

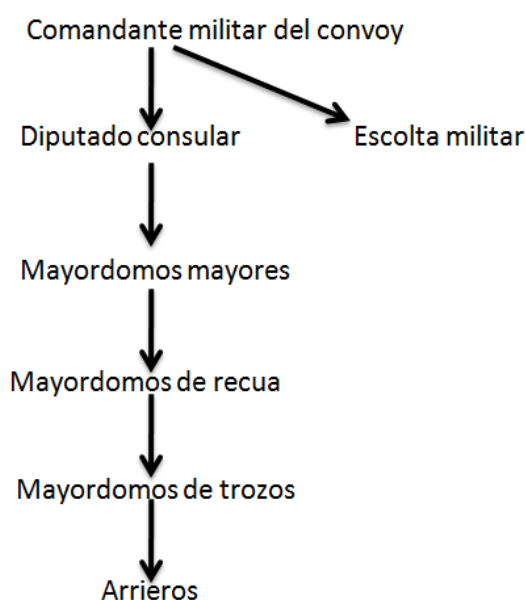
Es importante aclarar que el número de convoyes durante el periodo de 1812-1820, que se muestran en la gráfica, son la totalidad que he encontrado (hasta ahora) en informes que los comandantes generales, de los lugares por donde pasaba la caravana, dirigieron al virrey en turno; éstos contienen información sobre la cantidad de cargas de cada uno de los productos o efectos que son transportados; en el caso de la plata, especifican la cantidad de barras que corresponden a la Corona y la de los particulares, generalmente se indica el número total de cabezas de ganado, aunque en algunos casos sólo menciona “pastorías”; finalmente, aporta datos sobre el número de presos, desertores y militares realistas que viajan en el convoy.

También debemos tener en cuenta que en el camino de la ciudad de México a Veracruz, las caravanas registraron el mayor número de ataques de los insurgentes, lo que significó grandes pérdidas para los mercaderes, y que, a pesar de la prohibición del virrey, muchos arrieros preferían transportar mercancías fuera de la columna, pues los comerciantes, muchas veces con conocimiento del virrey, tenían acuerdos con los rebeldes para que permitieran el paso de sus mercancías y, por lo tanto, eran protegidas por ellos; Guadalupe Victoria, el jefe insurgente en la región central de Veracruz, tenía acuerdos con los comerciantes veracruzanos y era muy apreciado por ellos.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

3.2.1. La estructura del convoy

Como ya hemos mencionado la organización de los arrieros en convoy, tenía como objetivo que la columna marchara sin contratiempos y con seguridad; por eso, la formación estaba determinada por el tamaño de la caravana, la cantidad de bienes que trasportara y el número de pasajeros. La responsabilidad para que llegara a su destino, recaía en civiles, militares y justicias de los pueblos. El comandante militar era la máxima autoridad y de él dependía todo el personal que integraba la columna; de acuerdo con el reglamento de convoyes¹²⁷ se puede observar que éstos estaban estructurados de la siguiente manera:



El diputado consular, tenía entre sus obligaciones,

- Defender los derechos del comercio y de toda la arriería, el buen trato de los pasajeros y arrieros, cuidar y proteger las cargas pertenecientes a la hacienda pública.
- De acuerdo con el comandante, vigilar que no se obligara a los arrieros a aparejar las mulas sino hasta que aclarara el día.

¹²⁷ AGN, *Infidencias*, Vol. 117, año 1816. “Reglamento de convoyes”, Calleja, México 18 de junio de 1813.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

- Supervisar que no se emprendiera la marcha hasta que los trozos de la retaguardia estuvieran listos.
- Supervisar que la tropa no tomara mulas del convoy sin orden del jefe y causa justificada.
- Supervisar que todos los individuos de la caravana dependientes del comercio y de la arriería, cumplieran fielmente las órdenes de los jefes militares.
- Vigilar que el peso bruto de las cargas no excedan de catorce arrobas, con el fin de apresurar las marchas.
- Entregar al comandante un estado de la carga que conduce el convoy y el número de mulas que lo integraban.
- Acordar todos los días con el comandante las disposiciones que haya de comunicar a los mayordomos mayores y, tener listos los hatajos a la hora que el comandante señalara.
- Solicitar a las autoridades el auxilio necesario para la seguridad por donde transite el convoy.

Los mayordomos mayores de recua, tenían como función:

- Hacían cumplir a los otros mayordomos de recua y arrieros todas las órdenes del comandante militar, recibidas por medio del diputado consular y denunciar a los arrieros que no cumplieran con las indicaciones.
- Recogían de los mayordomos de recua un informe de la carga que conducían, el número de mulas que componían cada recua, de los dueños, mayordomos y arrieros para el plan de defensa del convoy.
- Por conducto del diputado consular, comunicaban al comandante militar, las quejas de los mayordomos de recuas y arrieros, por abusos y excesos que cometiera la tropa.
- Por medio del diputado consular, informaban al comandante militar, los lugares adecuados para pastar y el aguaje de las acémilas.
- Tomaban las medidas necesarias para distribuir la carga de las mulas en mal estado, para evitar que se atrasaran y se expusieran a extraviarse o perderse.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

- Supervisaban que las recuas fueran provistas del número suficiente de estacas y cuerdas, para asegurar en las noches las mulas en una especie de corral, separadas cada una de las recuas.
- Formaban con intervención del diputado el prorrateo del número justo de mulas que debían ocuparse en objetos del servicio público

Las obligaciones del comandante de la escolta militar eran:

- Antes de iniciar la marcha solicitar al diputado un informe del número de mulas, cargas de la hacienda pública y particulares, equipajes, coches, arrieros y pasajeros, que integraban el convoy.
- Distribuir la fuerza militar de acuerdo a las necesidades de la caravana.
- Decidir de acuerdo con el diputado la duración de las jornadas, en razón de los movimientos de los insurgentes.
- Castigar al individuo de tropa que tomara mulas del convoy sin su permiso, o maltratara a los arrieros de obra o palabra.
- En caso de no contar con los recursos necesarios para la tropa, solicitarlos al Intendente o Administrador de Rentas del lugar, conservando los recibos para justificarlo ante el general del ejército o división a la que pertenezca.
- Decidir la distribución de los pasajeros, coches y equipajes a lo largo del convoy.

Con esa estructura y las obligaciones de cada uno de los responsables de las columnas, las autoridades esperaban el buen funcionamiento y garantizar la seguridad de los pasajeros, arrieros y mercancías; no obstante, caminar en los convoyes, generó el descontento de los muleros, pasajeros y comerciantes por las frecuentes pérdidas de las acémilas cargadas con mercancías.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

3.3 Los convoyes en tránsito

El número de dragones que integraban la escolta militar, estaba determinada de acuerdo al tamaño del convoy o, si en él se conducía plata, a mayor cantidad de barras del mineral mayor era la fuerza que lo custodiaba. Durante los recorridos, además del comandante y la compañía responsables, existían guarniciones militares encargadas de protegerlo hasta el siguiente puesto militar o hasta encontrarse con la subsiguiente tropa; también los justicias mayores de los pueblos tenían la obligación de resguardar a la columna.

Al iniciar el recorrido¹²⁸ de la capital del virreinato al puerto de Veracruz, era escoltado por dragones del escuadrón provincial de México, en el pueblo de Ayotla se sumaban el comandante militar de Chalco con un número de dragones (generalmente entre 50 y 100), y en Venta de Córdoba un trozo de caballería de San Martín Texmelucan, juntos lo protegían hasta la ciudad de Puebla; de allí a Perote lo resguardaban fuerzas del ejército del Sur, y las guarniciones de ese lugar, quienes se encargaban de su tránsito hasta Jalapa, para continuar su recorrido hasta el puerto; durante su trayecto de Perote a Veracruz, recibían apoyo en los puntos establecidos a lo largo del camino militar como en, La Joya, Cerro Gordo, Rinconada, Paso de Ovejas, Santa Fe, El Lencero, Plan del Río, Puente del Rey y La Antigua.

En la ciudad de Puebla se sumaban aproximadamente 1530 efectivos de infantería, más 280 de caballería, aunque como ya mencionamos, el número de militares estaba determinado por el tamaño y riqueza que trasportaba el convoy; por ejemplo, el que partió de la ciudad de México el 31 de octubre de 1814¹²⁹, llevaba 3 062 924 pesos en plata, en Puebla se le sumaron 500 mil pesos en plata y harinas; éste llevaba como comandantes al teniente Pedro Zarzosa y su subordinado el sargento mayor José María Trabéis; partió de Puebla bajo la protección de 1 000 hombres de la División del coronel Francisco Hevia hasta Perote y, de donde se iban sumando los efectivos de las guarniciones del camino militar, hasta alcanzar un total de 1 530 efectivos de infantería y 280 de caballería, Aún así, el diputado consular del

¹²⁸ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo 39, exp. 15. “del teniente coronel Vicente Ruiz, comandante de los escuadrones de dragones del rey al comandante del escuadrón provincial de México”, 6 de octubre de 1817.

¹²⁹ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo, 427, exp. 2. “Cálculo de las pérdidas que ha sufrido el comercio de México en el último convoy que salió de esta capital para Veracruz en 31 de octubre de 1814 y regresó en 11 de junio de 1815”, México, 30 de agosto de 1815.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

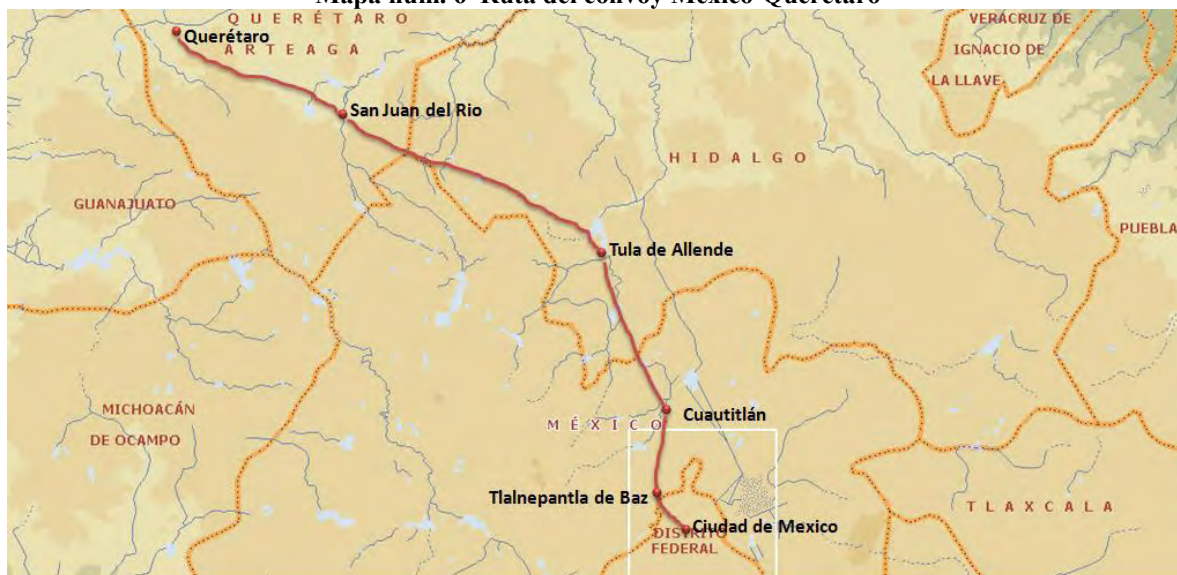
convoy reportó pérdidas de 506 059 pesos, al consulado de México; como veremos más adelante.

3.3.1 El Camino “Tierra Adentro”

Los convoyes de efectos se organizaron en cuanto la insurgencia logró el cierre de los caminos y, por tanto, desarticular el intercambio comercial; uno de los primeros, partió de la ciudad de México hacia al norte por el camino de “Tierra Adentro”, en junio de 1811, “...se componía de 2 300 personas con salvoconductos provisionales (sin contar a la gente con pasaportes permanentes o soldados de la escolta), casi 80 coches, más de 600 mulas cargadas de equipaje y la fabulosa cifra de 12 006 mulas cargadas de mercancía...”¹³⁰

Las caravanas que salían de la capital virreinal a Querétaro seguían el siguiente itinerario, por la garita de Peralvillo-Tlalnepantla-Cuautitlán-Tula-San Juan del Río- Querétaro; de donde partían varios caminos, uno, hacia San Luis Potosí por San Luis de la Paz y, el otro, el camino “tierra adentro” por Celaya.

Mapa núm. 6 Ruta del convoy México-Querétaro



¹³⁰ Van Young, Eric, *La otra rebelión...*, Op cit. pp. 570-571.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

El mapa 6, marca el itinerario que seguían los convoyes y, cada uno de los puntos donde el comandante militar del lugar se responsabilizaba de protegerlos hasta el siguiente pueblo; esta fue la ruta más importante para el abastecimiento de la capital virreinal durante la guerra de independencia, periodo en el que tenemos un total de 72 caravanas registradas, de las que 67 salieron de Querétaro a la capital y 5 de ésta hacia aquel lugar.

El viaje en la columna no garantizaba el buen final del trayecto, sobre todo en los caminos que atravesaban por regiones con gran actividad guerrillera; en la vía Querétaro-ciudad de México, los rebeldes se empeñaron en cerrarla o al menos asaltar a los trenes de mulas que por él transitaran, en 1811, por ejemplo,

el coronel Andrade condujo uno de estos convoyes que llevó la ruta Guanajuato-Querétaro-México con 600 barras de plata y gran cantidad de sebo, chile y otros objetos de consumo acarreados por dos mil mulas cargadas...[de regreso], al paso por el peligroso punto de Capulalpan, fue atacado el convoy por todas las partidas reunidas del cura Correa (23 de noviembre), los Villagranes y Anayas, que componían el número de dos mil hombres. La larga extensión de seis leguas que el convoy ocupaba, con la escolta de 400 hombres, presentaba muchos puntos de fácil acceso...¹³¹

Asimismo, el hecho de transitar en convoy no eximía al arriero de la responsabilidad por la carga que llevaba en caso de que se extraviara, lo que generalmente ocurría cuando la insurgencia atacaba a la caravana, entonces, tenía que entregar una certificación de hechos, en la que se demostrara que no había tenido la culpa en el extravío, la cual debía ser firmada por el diputado consular y el comandante de la columna, pues de lo contrario, se le detenía el pago y se veía obligado a pagar el costo de las mercancías perdidas; en junio de 1811, por ejemplo,

el arriero José Dionisio Domínguez residente de la capital. Recibió de los almacenes siete cargas de azogue, propiedad de Juan Antonio Valdez, para conducir las en el convoy de Diego García Conde hasta Querétaro. En Tula camino a Querétaro, el arriero perdió dos mulas con dos cargas de azogue. Siguió su camino con las cinco cargas restantes, que fueron entregadas en Querétaro a Juan Rubio, quien le retuvo los 300 pesos que le correspondían como pago del flete... más tarde, un oficial recogió en Tula las dos cargas de azogue que se

¹³¹ Alamán, Lucas, *Historia de México*, t. 2, p. 262..

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

extraviaron del convoy. Sin embargo, las cargas no fueron devueltas y el arriero pagó las consecuencias de la pérdida.¹³²

El Conde de Jala y el Marqués de Vivanco, propietarios de haciendas pulqueras fueron los que más pérdidas sufrieron al trasladar su producto a la ciudad de México, entre 1813 y 1815, “...los administradores se quejaban de que ningún convoy era confiscado con más entusiasmo por sedientos soldados, guerrillas o bandidos, que un cargamento de pulque en camino al mercado”¹³³

En el año de 1813 el intercambio estaba paralizado, los comerciantes presionaban al recién designado virrey Félix María Calleja para impulsarlo, por lo que éste organizó una caravana para salir el 30 de marzo de la capital virreinal a las Provincias Internas; en él viajarían empleados y militares de aquellos lugares que habían decidido trasladarse a la capital por temor a ser asesinados al inicio de la guerra; además, la columna transportaría azogue, tabaco y dinero por cuenta de la Real Hacienda, pero la falta de mulas para el mercurio retrasó la salida, hasta que Calleja mandó tomarlas por embargo.

También en ese año, la autoridad colonial, además de tener problemas con la tropa encargada de la protección de los convoyes, enfrentaba serias dificultades para habilitar a las partidas de caballería, ubicadas en la ciudad de México, pues en un oficio del 19 de mayo de ese año, el capitán don Felipe González, Mariscal Mayor del ejército, dijo a don Ramón Gutiérrez del Mazo, que los “... Maestros Herradores y oficiales de la profesión de esta capital, se niegan [a] prestarle los auxilios de herraje y demás conducentes a este objeto, no obstante de que les ha satisfecho su trabajo cuanto se han prestado a este servicio, y siendo de sumo interés que para lo sucesivo se tomen las medidas conducentes para evitar los daños que pueden producir la conducta de los expresados individuos...”¹³⁴

La falta de soldados para la custodia de los trenes de mulas, ocasionaba la demora en su organización, por lo que las mercancías eran almacenadas y esperaban ser transportadas; por ello, las caravanas cada vez alcanzaban mayores proporciones, como la que llegó de provincias internas a la ciudad de México, el 13 de enero de 1814, en la que llegaron 2 400

¹³² Romero Sotelo, María E. *Minería y guerra. La economía de Nueva España 1810-1821*, p. 117.

¹³³ Ladd, Op cit. p. 213.

¹³⁴ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo: 39, exp. 11, año: 1813. “Del capitán Felipe González, mariscal mayor del ejército a don Ramón Gutiérrez del Mazo”, 19 de mayo de 1813.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

barras de plata, 800 000 pesos en tejos y barretones de oro, 7 000 tercios de efectos, la mayor parte de China, 130 000 carneros, 4 000 toros, 3 000 mulas cerreras, 14 000 arrobas de lana, 13 mil botas de sebo, gran cantidad de semillas y muchos pasajeros. De la misma forma, el 11 de octubre del mismo año, una caravana bajo la escolta militar de Agustín de Iturbide, llegó a la ciudad de México, "...conduciendo 2 300 barras de plata, de las que la cuarta parte pertenecía al gobierno; 70 000 carneros, 9 000 mulas de venta y cantidad grande de cargas de sebo, semillas y otros efectos..."¹³⁵

La irregularidad de los convoyes también desataron las protestas de los comerciantes, hacendados y mineros de San Luis Potosí, quienes pedían se organizaran con mayor asiduidad, de ahí la exigencia que el comandante militar de San Luis Potosí hizo el 12 de febrero de 1815, para que,

se repita con la mayor frecuencia posible el envío de convoyes a Querétaro para evitar los graves perjuicios que en la demora sufren los particulares y el Real Erario, y el de que haciéndose muy numeroso el cargamento llama mas la atención de los enemigos y exige un crecido número de tropas para su escolta, habiendo resuelto que en el correo quincenario que sale de esta capital, el día 1º de cada mes se dé escolta a los efectos de Real Hacienda y de particulares que en poco o mucho número haya con destino a Querétaro y dichas Provincias y que en aquella ciudad se dé escolta igualmente a los efectos que existan allí remisibles a esta capital, reitero a V.S. dichas prevenciones a fin de que disponga que mensualmente salga de esa ciudad un convoy con los efectos, caudales y ganado del Rey y de particulares que estuvieren prontos, el cual a su regreso conducirá los que existan en Querétaro¹³⁶

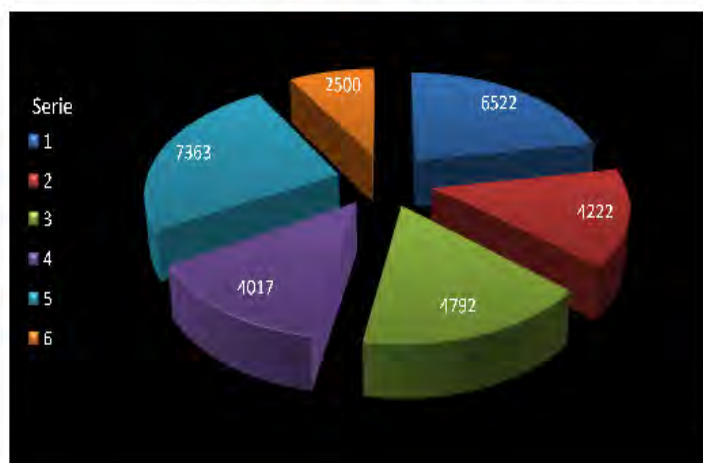
En la siguiente gráfica, podemos observar que en los primeros años de la guerra, el número de barras de plata transportadas en trenes de mulas a la capital novohispana fue menor, ya que, mientras en el año de 1814 apenas se registran 2500, en el año de 1816 ingresaron 7363, es decir, prácticamente se triplicó, esta variable es un indicativo de que la capacidad de la insurgencia para obstruir los caminos descendió y posiblemente los mineros aprovecharon la situación para enviar la plata almacenada.

¹³⁵ Alamán, Op cit., t. 4, p. 219. Es importante señalar que las cifras que proporciona Alamán, al no proporcionar sus fuentes, no las consideramos al hacer la estadística sobre convoyes, únicamente las apuntamos para ilustrar la importancia de las caravanas.

¹³⁶ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo 39, exp. 13, año 1815. "Del comandante militar al Intendente de San Luis Potosí", 22 de febrero de 1815.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Barras de plata transportadas en convoy entre 1814 - 1820



Serie	Año	Barras
1	1820	6522
2	1819	4222
3	1818	4792
4	1817	4017
5	1816	7363
6	1814	2500

Finalmente, se debe señalar que en los últimos años de la guerra, gran cantidad de plata se envió al exterior directamente de los reales mineros a San Blas y Tampico principalmente, pues se usó para comprar mercancías de procedencia inglesa y norteamericana, que por esos puertos ingresaban a la Nueva España de manera ilícita. Y que no aparecen en el registro anterior.

3.3.2 La ruta ciudad de México al puerto de Veracruz

La provincia de Veracruz vivió con la tranquilidad cotidiana durante los años de 1810-1811, pues la insurrección encabezada por el cura de Dolores, tardó en organizar y coordinar a sus adeptos; mientras que a inicios de 1811, a los comerciantes solamente se les solicitó donativos voluntarios, préstamos y la formación de milicias, al final de ese año se vieron algunas partidas de rebeldes por los rumbos de Orizaba, Perote y Teocelo. Fue hasta 1812, después de la ejecución de Hidalgo, cuando los levantamientos armados aumentaron en gran parte del territorio Veracruzano, pero principalmente comenzaron a hostigar a los transportistas en la ruta comercial al puerto; por lo que los centros urbanos ubicados sobre ese camino, vieron la disminución o parálisis del movimiento de mercancías importadas, bienes de primera necesidad, productos agropecuarios.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Esta vía, por ser la única para la comunicación entre la capital virreinal con la metrópoli, se convirtió en el objetivo estratégico más importante y, en el año de 1812, las acciones insurgentes lograron cerrar la ruta, ocasionando la escasez de alimentos para la población y, al mismo tiempo, la asfixia económica de la autoridad provincial; por lo que la falta de recursos le impedía armar y mantener las fuerzas militares suficientes para derrotar o expulsar a los rebeldes; en consecuencia, el costo de los fletes aumentó de manera exorbitante; por ejemplo, en el año de 1813, los comerciantes acordaron pagar hasta 24 pesos por carga entre Orizaba y Puebla, cuando en 1800 el costo promedio había sido de 3.96 pesos.

La insolvencia económica ocasionó que los comandantes militares buscaran obtener dinero de diferentes maneras; por ejemplo, el 13 de mayo de 1813, el coronel Melchor Álvarez jefe del Regimiento de Infantería de Saboya, situado en la guarnición de la Villa de Xalapa, pretendió disponer de recursos transportados en el convoy de plata, a cargo de don Miguel Menéndez, Álvarez, en un informe al virrey dijo que,

ocurrí oficialmente a el para que viese de proporcionarme el numerario suficiente con que mantener las tropas a mi cargo en vista de las privaciones que sufría por la falta de recursos y pobreza de este vecindario, no perdonando para conseguirlo los medios amistosos y privados dicho comandante y el comisionado de ese consulado Don Ramón Llano y Chavarrí que practiqué infructuosamente porque no se creyeron autorizados para desmembrar aquellos caudales a pesar de las seguridades con que les ofrecí su reintegro...el comisionado sosteniéndose en la negativa pidió al comandante del convoy la fuerza armada que pudiera ser suficiente para conservar la integridad de las platas.¹³⁷

Asimismo, el Ayuntamiento Constitucional de Veracruz exigió a la Real Hacienda, se le devolvieran los 5 146.6 pesos, que el Regidor don Manuel de Berttemati aportó de los fondos del ayuntamiento para víveres de las tropas que escoltaron el convoy que llegó en el mes de marzo de 1814, bajo la custodia del teniente coronel don Saturnino Samaniego; el reclamo se apoyaba en el decreto de las Cortes Generales de Cádiz del 8 de junio de 1813, y publicado por Bando del virrey José María Calleja, en la ciudad de México, el 28 de diciembre de 1813, para que “los ejércitos nacionales reciban más fácilmente los auxilio necesarios para su subsistencia y comodidad en sus marchas, y que el servicio que para este fin deben prestar los

¹³⁷ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 1, años 1813-1816. “Melchor Álvarez, pide en auxilio para que el convoy que va a Veracruz con carga de plata para embarcarlos a España, paguen un tanto por ciento para socorrer a la tropa”, Xalapa, 13 de julio de 1813.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

vecinos de los pueblos”. En el artículo segundo el decreto dice, “...y a falta de otros fondos destinados para este objeto, repartirán el importe entre todos los vecinos a proporción de sus facultades para reintegrar a los que dieron las especies, fuera de la parte con que deban contribuir como vecinos.”¹³⁸ El ayuntamiento en su reclamo de devolución del dinero que había desembolsado, argumentó que existían fondos del “*impuesto de convoy*”, destinado para los gastos de las escoltas de los convoyes, el cual había sido

creado únicamente para el previsto plan de los caminos militares, que aseguren en su tránsito interior la comunicación, el giro y tráficos contra los saqueos y robos horrorosos de los rebeldes, ya que las circunstancias no han dado cabida al establecimiento del camino militar en toda su extensión, y si solo de cuando en cuando salgan convoyes de la capital con la correspondiente custodia para asegurar los intereses de los traficantes, haya de cederse pueda destinarse a otro objeto, y que además haya de contribuir el vecindario para la satisfacción de los suministros que se hagan a la tropa en los puntos de su permanencia cuando escoltan convoyes...¹³⁹

La defensa del Ayuntamiento Constitucional de Veracruz con base en el decreto de 1813, logró el 11 de octubre de 1815, la devolución de dicha cantidad y, quedó como precedente contra el abuso de los comandantes de las caravanas.

Ante la necesidad de enviar los caudales de plata a España, el virrey Félix María Calleja, organizó un convoy, que describe Lucas Alamán, en el que él iba como pasajero, la caravana partió de la ciudad de México el 21 de enero de 1814, estaba compuesta de pasajeros que caminaban en 87 coches y muchos más a caballo, más de 7 mil mulas cargadas con 5 millones de pesos y gran cantidad de mercancías del país, los comerciantes y pasajeros tuvieron que pagar precios muy elevados por los fletes, “...cada coche se ajustó en seiscientos pesos, quedando libre para el alquilador el regreso que era de mayor cuantía, pues dejando las cajas en Veracruz, cargaban en los juegos fardos de efectos, cuya conducción se pagaban a precios excesivos...”¹⁴⁰ Entre los pasajeros viajaban: el oidor don Manuel de la Bodega, el mariscal de campo don Nemesio Salcedo, don Jacobo de Villaurrutia, quien, contra su voluntad, partió para desempeñarse como oidor de Sevilla y don José María Alcalá; en el paso de San Juan, la

¹³⁸ AGN, *Indiferente de Guerra*, Vol. 105, año 1814. decreto de las cortes generales y extraordinarias de 8 de junio de 1813, publicado por Bando de orden de V.E. en 28 de diciembre del mismo año, México, 10 de agosto de 1814.

¹³⁹ *Ibid.*

¹⁴⁰ Alamán t. 4, p. 37.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

columna fue atacada por los rebeldes bajo el mando de José Antonio Martínez, en el que se perdieron algunas mulas cargadas, entre las que iban los equipajes de don Manuel de la Bodega y de Borbón, fiscal de la Audiencia de México. Poco tiempo después fueron recuperados los equipajes a cambio de una cantidad de dinero.

Desde enero de 1814 no se organizó otro convoy sino hasta el segundo semestre de ese año, pues los comerciantes se quejaron por la falta de transporte para sus mercancías que se acumulaban en los almacenes; por ello, el virrey consintió en organizar la siguiente caravana en el mes de octubre de ese año; la cual salió de la capital al puerto de Veracruz el 31 de octubre de 1814 y regresó el 11 de junio de 1815, los mercaderes tenían listos "...a remitir a Veracruz para cubrir sus créditos y emprender su giro, 6 738 433 pesos pero considerando el gobierno el grave riesgo de enemigos y la corta escolta que podía aplicar, sólo fueron 3 062 924 pesos por consecuencia se le quedaron en esta 3 675 509 pesos que le ganan premio de ½ por ciento al mes según estilo de comercio"¹⁴¹

La columna, además de ser atacada por los rebeldes, su avance fue muy lento, pues la tropa tenía que despejar el camino para que ésta pudiera avanzar y, en Jalapa muchos arrieros la abandonaron; el Consulado de México reportó pérdidas por un total de 506 059 pesos, entre las que se incluyeron 397 640 pesos, por gastos, pérdidas de mulas y fuga de arrieros, como se muestra en la tabla número 8.

Tabla núm. 8 Pérdidas del Consulado de México en el convoy, México-Veracruz, 31 de octubre de 1814.

Pérdidas que ha sufrido por enemigos, temporales y fuga de arrieros	126 000 pesos
Pérdida de 1 069 mulas, por acciones de guerra, robos en Jalapa, y otros extravíos a 60 pesos	64 140 pesos
Los gastos de 5 meses en Jalapa: 125 atajos a 10 pesos diarios cada uno, importan	187 500 pesos
Costos de cargas que ha perdido, que no procedieron de acciones de guerra	20 000 pesos
<i>Total</i>	<i>397 640 pesos</i>

Fuente: AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo 427, exp. 2, año 1815.

Las dificultades de tránsito en el camino de México a Veracruz, derivaron en la caída del comercio por ese puerto, incluso, a partir de 1811 se comenzó hacer evidente el aumento del tráfico por los puertos costaneros del Golfo, pues Tampico, Tuxpan, Tlacotalpan, Alvarado y Coatzacoalcos fueron utilizados por los mercaderes veracruzanos; sin embargo, el más

¹⁴¹ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo 427, exp.2, año 1815. "Calculo de las pérdidas que ha sufrido el comercio de México en el último convoy que salió de esta capital para Veracruz en 31 de octubre de 1814 y regresó en 11 de junio de 1815, que formo como diputado 1º. Del mismo convoy, nombrado por este Consulado y de su orden a saber", México, 30 de agosto de 1815.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

importante fue Tampico, ya que se convirtió en el punto de entrada de mercancías de procedencia norteamericana e inglesas y como resultado de “...haberse establecido una nueva ruta comercial desde Veracruz, por el río de Tampico, hasta el interior del reino, una vez establecido el orden en Zacatecas, San Luis Potosí, Durango, Nuevo Santander y otras provincias del norte...”¹⁴²

3.3.3 Por los caminos del sur

Respecto a la ruta de México-Acapulco, no se cuenta con la información sobre la frecuencia de los convoyes en los primeros años de la insurrección, quizá porque el puerto no movilizaba la cantidad de mercancías que otros; pues, éste era el único puerto por donde se realizaba el comercio con el lejano oriente, y la llegada del *Galeón* era anualmente; a su arribo se realizaba una pequeña “feria”, para las transacciones comerciales y posteriormente, los arrieros se organizaban en convoyes de efectos de oriente para transportarlos a las ciudades de México, Puebla, Guadalajara y otras; en el año de 1813, el *Galeón de Manila* no pudo desembarcar sus productos, pues el puerto se encontraba sitiado por los rebeldes, por lo que se dirigió a San Blas; realizó su último viaje en 1815, como resultado del *Decreto de Supresión de la Nao* del 14 de septiembre de 1813 y confirmado por Fernando VII el 23 de abril de 1815. Entonces, Acapulco perdió su importancia comercial, de ahí, la preocupación de Armijo de impulsar el intercambio mercantil por este lugar.

Como hemos mencionado, las fuerzas realistas tenían sus cuarteles generales sobre o cerca de las rutas de comercio, y ésta no fue la excepción; José Gabriel de Armijo comandante general realista del Ejército del Sur, tenía su centro de operaciones en el pueblo de Tixtla, de donde controlaba las partidas militares en sus correrías, para enfrentar las pequeñas fuerzas insurgentes que operaban en la región, pero sobre todo protegían a las caravanas que recorrían el camino México-Acapulco.

A principios de la insurrección, las regiones de la Costa Grande y Tlapa eran bastiones de los rebeldes, hasta que “...las tácticas contrainsurgentes realistas parecían ser efectivas y

¹⁴² Ortiz de la Tabla Duchase, Javier, *Comercio exterior de Veracruz 1778-1821. Crisis de dependencia*, p. 163.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

rápida­mente condujeron a la muerte de Hermenegildo Galeana en 1814...¹⁴³ y con ello, aumentó su control de la ruta comercial, y "...atacaron la economía de la costa [Grande] confiscando algodones y las mulas necesarias para transportarlo."¹⁴⁴

A fines del mismo año, el 20 de diciembre de 1814, José Gabriel de Armijo solicitó al Virrey Félix María Calleja, se organizara una columna mensual de México a Acapulco, para alentar el intercambio comercial de esa costa y la ciudad de México, para de esta manera aumentar los ingresos al erario público y poder mantener la tropa; el virrey estuvo de acuerdo y se comprometió a comunicar a los comerciantes de la capital la nueva disposición.

La medida tuvo una respuesta inmediata y en enero de 1815 se organizó un "...convoy para Acapulco y Tecpan compuesto de mil mulas, con carga del rey y de particulares a cargo del teniente don Felipe Caburrado con 27 dragones y patriotas de escolta, el que debía conducir a su regreso el algodón que fuera posible de cuenta del rey..."¹⁴⁵ los recursos generados por el derecho de convoy serían entregados a la división del Sur.

Aunque fuertemente custodiadas por escoltas militares, las caravanas se organizaron con mayor frecuencia entre fines del año de 1814 y marzo de 1815; en ese periodo contabilizamos un total de 19 convoyes, de los cuales 13 tuvieron como destino a la ciudad de México, 10 de ellos partieron de Tecpan y pasaban por el puerto y 3 salieron de Acapulco con mercancías de Europa, cacao, todos conducían algodón del rey y de particulares; solamente 5 partieron de la capital virreinal hacia el puerto, en los que se transportaron víveres para las tropas que operaban en la región del sur; finalmente, tenemos registrado un convoy que partió de la ciudad de Puebla con destino a Acapulco.

En esta ruta comercial destacó el arriero Carlos Zárate, quién el 31 de marzo de 1815, transportó en 170 mulas cacao de Acapulco a Tixtla. Desde este año la organización de trenes de mulas se hizo más frecuente y llegaron hasta Tecpan que era el centro de población más grande de la Costa Grande; el convoy realizaba el recorrido por México-Cuernavaca-Tepecoacuilco-Tixtla-Acapulco-Tecpan. (Véase el mapa núm. 7).

¹⁴³ Guardino, *Campesinos y política...*, Op cit. p. 128.

¹⁴⁴ Guardino, Peter, "Las bases sociales de la insurgencia...", p. 50.

¹⁴⁵ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 75, foja 52, año 1815. "José Gabriel de Armijo al virrey Calleja", Tixtla, 4 de febrero de 1815.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Mapa núm. 7 Ruta del convoy México-Acapulco.



El 23 de febrero de 1815, llegaron al puerto de Acapulco los navíos *Paylebot* N.S. del Carmen (alias) el *Atrevido* y el Bergantín *Regencia* provenientes de Guayaquil, con una carga de “3 700 cargas de cacao, 63 quintales de arroz, 63 000 quintales de lentejas, el *paylebot* traía 39 tercios de ropa, 501 cargas de cacao, 83 barras de cobre, 5 barriles de manteca, 40 botijas de aguardiente, 47 botijas de vino, 26 botijas de aceitunas, 10 botijas de vinagre, 56 costales de arroz...”¹⁴⁶ entre otros productos. La llegada de barcos a ese puerto se incrementó en la segunda fase de la guerra de independencia.

3.3.4 La vía alternativa a Tampico

No obstante el descontento y la presión de los negociantes capitalinos, entre los años de 1812 y 1820, solamente se organizaron 18 convoyes con destino al puerto de Veracruz; la dificultad para que se organizaron los convoyes los convenció de buscar rutas alternativas que comunicaran a la capital novohispana con algún puerto del Golfo de México, como ya anotamos, la mejor opción fue Tampico; se aprovechó el viejo camino indígena que partía de la capital virreinal, pasaba por La Villa de Guadalupe, San Juan Teotihuacan, Tulancingo,

¹⁴⁶ *Ibid.*, fojas 153-154.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Metztitlán, Zacualtipán, Huejutla, Tantoyuca y Ozuluama; desde 1812, en esta ruta los convoyes, además de su escolta militar, eran auxiliados por las guarniciones de Tulancingo y Pachuca. Esta vía fue frecuentemente utilizada por las caravanas que Tomás Murphy y Juan Bautista Lobo organizaban para transportar sus mercancías; partían del Puerto del Veracruzano por vía marítima bordeando la costa hasta llegar a Tampico y, de allí, a la ciudad de México. Además, el puerto de Tampico fue utilizado por los comerciantes y mineros del norte para sacar la plata e introducir mercancías, muchas de ellas de contrabando; este puerto fue reconocido como el de mayor entrada de mercancías de manera ilícita, como veremos más adelante, las rutas seguían el itinerario según se observa en el mapa número 8.

Mapa núm. 8 Caminos Zacatecas y México a Tampico, a partir de 1812.



El 31 de marzo de 1814 llegó a la capital un convoy que ocasionó grandes protestas del Consulado de México, quienes acusaron al virrey Félix María Calleja de tener intereses con Tomás Murphy, a quien dotaba de la escolta suficiente para la protección de sus caravanas, mientras descuidaba las otras; además, se quejaban de que las tropas habían desguarnecido el real de Pachuca, en el que habían entrado los insurgentes y lo saquearon.

Los mercaderes de la capital virreinal no estaban equivocados en su apreciación sobre el virrey, en los círculos de comerciantes, burocracia y militares se comentaba el tamaño que

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

había alcanzado la corrupción, la violación de la ley y el abuso de poder del gobernante; se sabía que tenía intereses con Agustín de Iturbide por medio de Bernardo Villamil, amigo íntimo de Iturbide y mentor de Calleja; además, no era ajeno a la organización de los convoyes de acuerdo a sus intereses o de sus aliados. De la misma manera, durante la guerra, varios comandantes y jefes militares terminaron enriqueciéndose al controlar los convoyes, como lo hicieron Agustín de Iturbide, José de la Cruz, Joaquín de Arredondo, José Gabriel de Armijo, Melchor Álvarez y Saturnino Samaniego entre otros.

Durante la guerra, tanto insurgentes como realistas aprovecharon las circunstancias para el despojo, unos más que otros, en algunos casos so pretexto del patriotismo y, en otros, para aumentar la riqueza personal, por ejemplo, "...Agustín de Iturbide, el realista que cambió de casaca, que intervino decisivamente en la consumación de la Independencia, antes había vendido permisos de salida a los españoles que temían la muerte por los disturbios. Sus ganancias dependían de que el desorden continuara."¹⁴⁷

De acuerdo con Vanderwood, una de las consecuencias de la guerra, fue el aumento de la inseguridad en los caminos, por ello, los comerciantes se veían obligados a contratar unidades parecidas a las militares para proteger sus bienes en tránsito. Entonces, en el intercambio comercial participaban tanto comandantes militares como los bandidos, pues aprovecharon el desorden para robar mercancía, la cual vendían a mercaderes realistas, que las mercadeaban en ciudades como Guanajuato.

3.4 Asaltos a los convoyes

Los asaltos a los caravanas de efectos, fue práctica común de los insurgentes, con el doble objetivo; primero, hacerse de los productos para venderlos a los mercaderes que mantenían tratos con ellos, obteniendo recursos para el pago y la manutención de sus seguidores; segundo, obligar al ejército realista a disponer de tropa para custodiar a los convoyes.

Los ataques a los trenes de mulas tuvieron mucho éxito en los primeros años de la insurgencia, sobre todo en las zonas densamente pobladas con cierto apoyo a las fuerzas

¹⁴⁷ Vanderwood, Paul, *Desorden y progreso. Bandidos, policías y desarrollo mexicano*, p.47.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

rebeldes; tenemos noticias muy tempranas de estas acometidas. A fines de 1812, por ejemplo, un convoy fue atacado entre Cuernavaca y la ciudad de México, "...luego de un encarnizado combate contra una fuerza rebelde atacante de unos 800 hombres según los cálculos, durante la que murieron varios defensores del convoy, la columna fue capturada con la pérdida de 500 mulas (100 de ellas cargadas de mercancías) y unos 100 hombres capturados, incluyendo arrieros, pasajeros y soldados..."¹⁴⁸

En el año de 1812, los insurrectos atacaron a la columna "...al mando del Brigadier don Juan José de Olazábal [con una escolta de 320 hombres], que su valor en efectos de ultramar llegaría a 800 000 pesos, se perdió todo en el tránsito para Puebla en el pueblo de Nopalucan..."¹⁴⁹

Asimismo, en los meses de marzo y abril del año de 1814, en la ruta del puerto de Veracruz a la capital virreinal, otro convoy fue atacado en tres ocasiones por los insurgentes; éste con efectos de la tesorería, al mando del teniente coronel don Saturnino Samaniego, del diputado consular don Juan Montoto Garza y del conductor don Leonardo Mora, comerciante de Puebla; partió de ese puerto con 48 ½ cargas de piedras de chispa para fusil y pistola, 36 fardos de bulas de esos bienios y 37 cajones de papel sellado; el costo del flete fue a razón de cien pesos carga, habiéndole adelantado a don Leonardo Mora 1 833 pesos. El primer ataque fue el 4 de marzo en el tramo de Santa Fe a paso de San Juan; el segundo, fue el 8 de marzo en el tramo de Plan del Río al Lencero, en éste, el arriero Francisco Trujillo perdió dos tercios de Bulas y papel sellado con la mula en la que venían cargados y el último ataque fue el 12 de abril en el tramo de San Martín Texmelucan a Río Frío, en el que el arriero Antonio Hidalgo perdió dos cargas de piedras de chispa con cuatro tercios. En consecuencia

el día 22 del presente se recibieron en estos Almacenes Nacionales 16 ½ cargas de piedra de chispa 32 de fardos de bulas y 30 cajones de papel sellado, resultando la falta de dos cargas de 27 316 piedras de fusil 4 fardos de bulas y 7 cajones de papel sellado, que dice el conductor haber extraviado [en los ataques de] los insurgentes... También faltan 4 resmas de bulas de vivos de la Taza de 2 ½ rr de un fardo que dice el conductor los abrieron los soldados y los extraviaron..."¹⁵⁰

¹⁴⁸ Van Young, Eric, *La otra rebelión...*, Op cit. p. 571.

¹⁴⁹ Lerdo de Tejada, Miguel, *Comercio exterior de México. Desde la conquista hasta hoy*, notas a documento 25.

¹⁵⁰ AGN, *Indiferente de Guerra*, Vol. 105, años 1814-1818. "José Montes y Antonio Martínez al virrey Calleja", México, 25 de abril de 1814.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Los arrieros que estaban encargados de trasladar los efectos perdidos recibieron del diputado del convoy, don Juan Montoto Garza la certificación de hechos, demostrando que no habían tenido culpa en el extravío, por lo tanto, quedaron exentos del pago de la carga perdida; al mismo tiempo la certificación les permitió cobrar el flete hasta el lugar de su extravío y también del resto de las cargas que transportaron hasta la ciudad de México.

Por la importancia de los efectos perdidos, el conductor don Leonardo Mora solicitó al presidente del ayuntamiento constitucional de San Martín Texmelucan don José María Ibarra, realizar las investigaciones del caso, quien el 2 de junio de 1814, informó, que "...sólo han aparecido diez y seis cuadernos de papel y cinco de bulas con diez y siete sueltas, todo lo cual queda en este juzgado a disposición de las Cajas Nacionales de México..."¹⁵¹

También es importante señalar que a pesar de no contar con suficiente información de archivo, sobre la organización y frecuencia de los convoyes en la ruta de la ciudad de México a Oaxaca, podemos destacar que en enero de 1816, el coronel don Manuel de Mier y Terán, "...Atacó el convoy que el coronel Lamadrid conducía a Oaxaca habiéndolo alcanzado en el desfiladero llamado de los Naranjos, pero no pudo hacerle mucho daño porque la División del coronel Samaniego estaba muy cerca y podía auxiliarla, por lo que Lamadrid pudo pasar pero dejando buen número de cargas."¹⁵²

A principios del año de 1815, Vicente Guerrero con una sección de infantería y otra de caballería se dirigió hacia Xonacatlán, donde se enteró que Félix de Lamadrid desde Izúcar y José Gabriel de Armijo desde Chilapa, marchaban sobre él, entonces se situó en Acatlán y desde allí atacó varias caravanas que se dirigían a Oaxaca, apoderándose de una que conducía el Coronel Saturnino Samaniego, quien se retiró derrotado a Izúcar.

Como ya hemos mencionado más arriba, en el primer periodo de la guerra (1810-1815), fue el más difícil para el tránsito de los convoyes, pues eran atacados frecuentemente y las pérdidas fueron considerables; la tabla núm. 9, presenta algunos de los ataques más importantes en ese periodo.

¹⁵¹ *Ibid.*

¹⁵² Sordo Cedeño, Reynaldo, "Manuel de Mier y Terán y la insurgencia en Tehuacan", p. 176.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Tabla núm. 9 Ataques insurgentes a convoyes.

<i>Fecha</i>	<i>Lugar</i>	<i>Comandante del convoy</i>	<i>Pérdidas</i>
25 nov. De 1811	Calpulalpan	Coronel José A. Andrade	Alguna mulas con mercancías
26 – abril – 1812	Nopalucan	Brigadier Juan José de Olazábal	Más de 2 millones de pesos y 2 5000 mulas.
6 de julio de 1812	Tepeyahualco	Brigadier Ciriaco del Llano	5 cañones, 5 carretas y 210 muertos por los insurgentes.
10 nov. De 1812	Cuernavaca-México		30 barriles de aguardiente
14 nov. De 1812	México-Cuernavaca		Mantas, cajones de sombreros y chocolate, frazadas y zarapes, rebozos, papel, cacao, arroz, aceite, chile, 7 pistolas, 10 sables, 21 fusiles y retacos
Marzo y abril-1814	1°- Santa Fe-Paso de San Juan. 2°- Plan del Río-Lencero. 3°- San Martín Texmelucan-Río Frío	Coronel Saturnino Samaniego	27 316 piedras de chispa, 4 fardos de bulas y 7 cajones de papel sellado
Enero de 1816	Los Naranjos (ruta a Oaxaca)	Coronel Félix de Lamadrid	Gran número de mulas con su respectiva carga

La tabla anterior muestra algunos de los ataques que los insurgentes realizaron a los convoyes, aunque no son la totalidad, son representativos por el monto de las pérdidas ocasionadas a los comerciantes de México y por el impacto que generó en ellos, motivo de sus constantes presiones al virrey para que aumentara la seguridad; además, ilustra una de las fuentes de ingreso de los rebeldes.

3.5 El embargo de mulas

Las mulas fueron esenciales para la guerra, su importancia consistía, en ser el único medio de carga de los pertrechos militares, alimentos e incluso para transportar militares heridos; por tanto, eran muy codiciadas por las fuerzas en lucha, pues en gran medida dependiendo del número de mulas con las que contaba cada fuerza dependía su capacidad de movimiento.

La demanda de las acémilas lejos de traer beneficios se convirtió en un problema para sus dueños, ya que los arrieros constantemente se veían en apuros cuando se encontraban con alguna partida militar realista o insurgente, pues podían ser robados, obligados a transportar

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

los pertrechos de guerra o ser embargados sus animales; sobre todo en la primera etapa de la guerra numerosos arrieros y dueños de mulas sufrieron los efectos de esta práctica.

A mediados de 1811, cuando menos una docena de comerciantes de la ciudad de México, se quejaba de que desde el estallido de la guerra no habían podido enviar sus mercancías hacia el norte; entre las causas del problema, decían, se debía a “la caótica situación creada por la lucha, el embargo de los animales de transporte de parte de las autoridades militares y [de acuerdo a los corresponsales del general realista en Chihuahua Nemesio Salcedo] la escasez de arrieros y mulas impedían la salida de los envíos...”¹⁵³

Los arrieros independientes son los que más sufrieron ese problema, el capitán Juan José Bernal, por ejemplo, comisionado de trasladar vestuario y armas a las tropas asentadas en Cuernavaca, solicitó al Intendente del ejército del Centro don Ramón del Mazo, cincuenta mulas de carga para cumplir con el cometido, éste ordenó el embargo de las acémilas a cuenta de la partida de caja de la ciudad de México, esta medida ocasionó gran descontento entre los arrieros, pues al inicio de la guerra no se les pagaba por la retención de los animales, es decir, cuando el ejército no estaba en campaña; hasta que el propio capitán intercedió por ellos y, el 21 de mayo de 1813 solicitó al intendente, que se les retribuyera por el perjuicio y “...el riesgo que llevan a perderlas por la confusión de los convoyes, cuanto por el extravío que se les sigue en sus negociaciones y no se compensa con el corto estipendio que ganan pagándose como bagajes a real la legua...”¹⁵⁴; la respuesta fue negativa para “alterar la costumbre establecida de pagar a real por legua, de embargo”, y ante la molestia de los fleteros, el virrey autorizó el pago de dos reales diarios por cada mula durante el tiempo que estuvieran requisadas.

El embargo de las recuas ocasionaron grandes pérdidas a dueños y arrieros, ya que dejaban de trabajar, el problema aumentaba si se considera que el tiempo de la requisa era indefinido, pues, el oficial militar podía mantenerlas de reserva para cuando se necesitaran; además, al considerarlas como objetivos militares, el riesgo a perderlas aumentaba, por tal motivo, los empleados o dueños tenían que acompañar a la tropa para cuidarlas, ya que era común que se perdieran en las acciones militares, tal era la necesidad de las bestias de carga, que en los informes militares se indicaba cuantas mulas le habían sido quitadas al enemigo, y

¹⁵³ Van Young, Eric, *La otra rebelión...*, Op cit. p.163.

¹⁵⁴ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo: 39, expediente 26, año 1813. “Ramón Gutiérrez del Mazo al virrey Calleja”, México, 21 de mayo de 1813.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

el 4 de junio de 1814 el Virrey Don Félix María Calleja ordenó que se “...destine al efecto las mulas que se cojan a los insurgentes, que despida las alquiladas y que si hubiese necesidad de retener algunas de las de esta clase, se quede con las que sean absolutamente precisas...”¹⁵⁵

Tabla núm. 10 Lista de arrieros despedidos que reclaman el pago del flete, año 1812.

Arriero	Núm. De mulas
Victoriano Calderón	50
Mariano Salomé	40
José Ignacio Zúñiga	37
José Madrigal	36
Francisco Peñalosa	31
Agustín Pérez	24
Don Manuel Ortiz	29
José María González	25
José María Cintora	25
Juan Silvestre	13
Martín Millán	13
Miguel González	56
Vicente González	39
José Ramos	44
Rafael Campos	16
José María Cortes	20
Cayetano Juárez	25
Antonio Juárez	24
Ricardo Cardona	33
Don Francisco Secada	40
Don Juan José de la Peña	25
Don Isidro Orozco	36
Don Pedro Entorría	15
Don José Blancarte	25
Don Ángel Veles	40
Don Isidro Acosta	80
Don Clemente Gazca	30
Total	865

Fuente : AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 704. junio de 1812

El ejército contaba con oficiales “proveedores”, encargados de abastecer a la tropa de lo necesario durante las campañas; además, llevaban un registro de las mulas embargadas, sobre todo en las operaciones de gran envergadura era cuando aumentaba la necesidad de bestias de carga; en el sitio de Cuautla, por ejemplo, partieron 865 mulas cargadas de pertrechos militares en apoyo al ejército realista y al finalizar fueron liberadas 576, entre las que se encontraba una recua de los padres Carmelitas de Celaya; entonces iniciaban el proceso de

¹⁵⁵ AGN, *Indiferente de Guerra*, volumen 105. “Calleja a la Tesorería General del Ejército y Hacienda Pública”, 27 de mayo de 1814.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

reclamo de los salarios devengados, el cual podía tardar meses, si se contaba con recursos financieros, para poder cobrar, como podemos observar en las tablas 10 y 11.

Tabla núm. 11 Lista de arrieros despedidos por Francisco Rendón intendente del Ejército del Centro.

Camilo Reyes	20
Vicente Rafael	25
Ramón Montelongo	06
Luis Camacho	26
Matías Robledo	16
Margarito de Silva	10
Eugenio Ugarte	20
Juan María Caballero	20
Diego Caballero	28
José Pérez	09
Los PP Carmelitas de Celaya	13
Pedro Rocha	65
Apolonio Cortés	25
Miguel Rodríguez	13
Máximo Arenas	25
José María Medrano	30
Embargados en Cuautla	
Luis Espinosa	55
Lorenzo Ortega	135
Don Ignacio Bravo	35
Total despedidas	576

Fuente: AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 704, junio de 1812

Sin embargo, ninguno de los bandos podía prescindir de las bestias de carga, por lo que permanentemente mantenían una cantidad de acémilas en su poder, de ahí, que al finalizar el sitio de Cuautla, 243 mulas continuaron requisadas, entre ellas las del arriero José Jaramillo, quien durante el sitio sirvió con sus acémilas en el hospital ambulante del Ejército del Centro, entonces, exigió que le liquidaran cuando menos la mitad de los 1 485 pesos 2 ½ reales, que ya habían devengado; entonces el 14 de septiembre de 1812 le entregaron la cantidad de 742 pesos 5 reales 3 granos.

Tabla núm. 12 Lista de arrieros que sus mulas siguen embargadas por cuenta del Rey

<i>Nombre del arriero</i>	<i>No. de mulas</i>
José Jaramillo	29
Miguel Leal	29
Justo Ayala	23
Darío Orona	25
José Antonio Velásquez	10
Hatajos del Rey	40
Del Hospital	32
Atanasio Torres	19
Rafael Hernández	36
Total	243

Fuente: AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 704, año de 1812.

Es importante subrayar que los arrieros desempeñaron un destacado papel en el frente de batalla, pues muchas veces eran los encargados de abastecer de balas a los soldados realistas

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

en la línea de fuego, incluso, participando directamente en el frente de guerra, exponiendo su vida; Leonardo Rodríguez, por ejemplo, vecino de la Villa de Saltillo, dice

Que desde el mes de octubre del año próximo pasado de 1810, que dio principio la insurrección hasta el día 13 de junio del corriente año que se me dio de baja, he andado sirviendo en el Real Parque de Artillería del Ejército del Centro en mi oficio de arriero, habiéndome hallado en todas las acciones de Aculco, Guanajuato, Calderón, Zitacuaro y Cuautla Amilpas, en donde me he manejado con hombría de bien, valor y entusiasmo, exponiendo mi vida en conducir cajones de bala y metralla a las baterías en donde se me ordenaba, como pueden informar si necesario fuere, mis jefes a cuyas ordenes he servido, anteponiendo mi amor a la justa con un abandono total de mi familia.¹⁵⁶

El motivo de la carta dirigida a Francisco Rendón, tenía como objetivo, pedir un pasaporte para evitar ser reclutado por la leva, mientras esperaba el siguiente convoy para regresar a Saltillo; aunque le reconocieron haber participado en las acciones que dijo, su petición le fue negada, pues hacían falta hombres para enrolarlos en el ejército. A Rodríguez, como a muchos arrieros, le fue embargada su recua para que transportara los pertrechos militares a los realistas en el sitio de Cuautla; después de la batalla, algunos muleros fueron dejados en libertad con sus respectivas bestias de carga, sin que se les hubiera liquidado el servicio del transporte del tiempo que estuvieron requisadas, entonces iniciaron una serie de reclamaciones para que les finiquitaran los adeudos; y durante el tiempo que esperaron la respuesta, que tardó varios meses, las acémilas fueron mantenidas en los potreros que existían en los alrededores de la ciudad, lo que le ocasionaba gastos sin generar ingresos al arriero.

También Francisco Solís mayordomo de una recua compuesta de 28 mulas, cuyo propietario era José Ferro residente en la hacienda de San Cristóbal, en el partido de la Villa de León, dice que

“...desde julio del año anterior de 811, salió con dicho [h]atajo, por orden de su amo, en servicio del Ejército del Centro, siguiéndolo en todas las expediciones de Zitácuaro, Cuautla, Pachuca y Apan, en cuyo pueblo ya no se le ocupó, y por esto emprendió su viaje a esta capital donde se halla [desde] hace días con sus tres compañeros y tiene las mulas en un potrero. Expone también que sólo se [le] ha ministrado lo más preciso para subsistir, y nada para el pago de pastos que le están costando a razón de medio real por cabeza: que no puede salir si no es en convoy, y mientras lo espera se aniquila; y si emprende su marcha es responsable a su amo de las resultas. Pide a V. E. que se le haga ajuste de cuentas; que se le paguen los alcances...”¹⁵⁷

¹⁵⁶ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 704, foja 154. “Del arriero Leonardo Rodríguez, vecino de Saltillo al virrey”, 26 de septiembre de 1812.

¹⁵⁷ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 704, foja 57.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

De acuerdo a las cuentas de Francisco Rendón, este arriero alcanzaba un total de 1 017 pesos 5 reales, de los cuales el 4 de agosto de agosto de 1812, solamente se le dio un anticipo de 500 pesos. De allí, el aumento del descontento de los fleteros con los oficiales del ejército realista. (Véase la tabla núm. 13).

Tabla núm. 13 Arrieros que reclaman el pago del embargo de sus mulas, año 1812

<i>Nombre del arriero</i>	<i>Cargo</i>	<i>Dueño de la recua</i>	<i>Origen</i>	<i>mulas</i>	<i>Deuda</i>
José Antonio González	Mayordomo				1 315.4 3/8
Francisco Solís	Mayordomo	José Ferro	H. San Cristóbal	28	1 017.5 rr
Cesáreo Flores	Arriero		Villa de Saltillo		200.3 rr
Agustín Basurto	Mayordomo	Miguel Suárez de la Serna	Tacuba	35	61.5 ½ rr
José Rosales	Mayordomo	Pedro Hernández de Linares	Toluca	19	1 419.7.6 g.
Felipe Monroy	Mayordomo	Idém.	Toluca	26	
Blas Durán	Mayordomo	Domingo Antonio Ibarra	Saltillo		9 491-5.3
Joseph Carmona	Arriero				848. 1 ½ rr
José González	Mayordomo	Julián de Oviedo	San Luis Potosí	5	60.7 rr
Pedro José Aguilar	Arriero		Villa de Saltillo		93.7 rr
Leonardo Rodríguez	Arriero		Villa de Saltillo		181.1 r
Bernabé Rivera	Mayordomo	Juan Álvarez	México	113	933.5
José Jaramillo	Arriero				1485.2 ½ rr
Lázaro José de Castro	Arriero				626.5 rr
Cayetano Carrasco	Arriero				145.3
José Alejandro	Arriero				104.0
Juan Hernández, con otros cinco arrieros más	Arrieros				634.3
Ascencio Alanis	Mayordomo	Lucas Gastón			932.6.6
Juan Nepomuceno Chamo, y 6 arrieros más.	Arrieros				529.7
José Antonio Murguía	Mayordomo				1 236.6.9
Joaquín Gutiérrez	Arriero				1 247.6 rr
Mariano Garduño	Arriero				660.7.6
Agustín López	Arriero				468.4.6
Joaquín Díaz Romero	Arriero		Maravatío		808.5
Francisco Bustamante	Arriero				576.0
Miguel Alfaro	Arriero				47.2
Andrés Manuel Martínez	Arriero				776.4.12
Isidro Acosta	Arriero				503.2.6
Francisco Zúñiga	Arriero				2 448.2

Fuente: AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 704.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

El ejército realista provocó el disgusto de los arrieros y mayordomos de las mulas embargadas, pues los 2 ½ reales que recibían por cada acémila al día, era insignificante en comparación con lo que dejaban de percibir, en caso de transportar mercancías de los particulares; por lo que abandonaron la carga y huyeron con sus bestias, véase tabla núm. 14.

Tabla núm. 14 Lista de arrieros del Ejército del Centro que huyeron con sus mulas, año 1812.

<i>Arriero</i>	<i>mulas</i>	<i>Fecha de huida</i>	<i>Devengado</i>	<i>recibido</i>	<i>Alcanza</i>
Tiburcio Cruz	22	19 de enero	543.1	54.4	488.5
Ignacio Hernández	16	21 de enero	225.0	46.6	178.2
José Domingo	4	22 de enero	97.4	58.0	39.4
Tomás Torres	16	22 de enero	45.0	11.0	34.0
Miguel González	18	23 de enero	56.2	2.2	54.0
Luciano Alanís	14	23 de enero	43.6	5.2	38.4
José Ignacio García	9	25 de enero	104.0.6	9.7	94.1.6
Juan Nepomuceno	9	25 de enero	104.0.6	20.2	83.6.6
Antonio Chávez	16	30 de enero	85.0	1.0	84.0
Francisco Pérez	24	2 de febrero	150.0	3.0	147.0
Esteban Salazar	14	3 de febrero	201.2	29.4	171.6
José María Ramírez	19	3 de febrero	124. 5 ½	12.0	112.5.6
Apolinar García	25	6 de febrero	335.7.6	129.2.9	206.4
José Francisco García	20	12 de febrero	225.0	2.4	222.4
Inocencio Pérez	11	13 de febrero	106.4 ½	16.2	90.2.6
Antonio Carranza	8	14 de febrero	55.0	18.1	37.7
Francisco Ponce	9	15 de febrero	64.5.6	31.5.6	33.0
Ventura Colmenero	17	25 de abril	881.7	191.2	690.5
José Carrillo	26	1º- de mayo	1 088.6	102.0.6	986.5
Total	297		4 537.3.0	744.4.9	3 794.0

Fuente: AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 704, foja 91, año 1812

De acuerdo con el informe de Juan Bernal, conductor de equipajes del ejército a Francisco Rendón, Intendente del Ejército del Centro, dice que muchos de ellos,

me proponían ceder los fletes que tenían vencidos a beneficio del Rey, con tal de que los dejase libres y separados del servicio del ejército, pero como quiera que dicha propuesta, en mi concepto no era admisible, lo uno porque hacían falta para levantar el cargamento del Rey, y lo otro porque los que hacían estas

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

propuestas, eran los mayordomos o cargadores de los atajos, sin anuencia ni conocimiento de sus amos, miraba con desprecio sus ofertas.¹⁵⁸

El “desprecio de sus ofertas” trajo como consecuencia que algunos muleros con un total de 297 acémilas desertaran del ejército en el año de 1812; esta situación orilló, que el 13 de agosto del mismo año, el intendente del ejército del centro, Francisco Rendón solicitara al virrey que se les aplicara un severo castigo, pues se habían huido “...para hacer otros viajes de mayores beneficios...”¹⁵⁹, para ello, presentó una lista de los 19 arrieros desertores, en la que aparecen: nombre del arriero, número de mulas, tiempo que sirvieron, fletes devengados que ascendieron a un total de 4 537 pesos 3 reales; de los cuales, habían cobrado 744 pesos 4 reales 9 granos, por tanto, aún se les debía 3 794 pesos, como se muestra en la tabla núm.14.

Es posible que unos cuantos dueños de mulas estuvieran de acuerdo con que sus acémilas estuvieran embargadas por el ejército; pero un elevado número de ellos realizaban largos pedimentos de liberación de sus recuas al ejército, don Miguel Suárez de la Serna, por ejemplo, quien era administrador de reales cuentas y capitán de patriotas de caballería de la jurisdicción de Tacuba; era dueño de una recua de 35 mulas a cargo del mayordomo Agustín Basurto, dice que su recua fue embargada el día 7 de mayo en el campo de Cuautla por Martín Ángel Michaus, después del sitio tenía contratada carga para llevarla a Guadalajara a 12 pesos la arroba, lo cual no pudo cumplir pues no liberaron su recua; además se queja del mal trato que le dan a sus arrieros, ya que en carta de su mayordomo, éste le comunica que el proveedor del ejército,

se a dejado decir, que primero largará otros atajos que el mío y aquí andamos bien mal tratados con él, pues a Manuel Hernández, el día que llegaos a esta, alleme que buscando con el capataz 6 mulas que se me habían perdido y cuando alcancé la recua encontré con la novedad de habermele cortado una mano y haberlo acintariado ...[además], le metió la punta de la espada porque quería que trotaran las mulas cargadas de galleta y a este paso pasamos muchos trabajos y malas razones con el caballero.¹⁶⁰

¹⁵⁸ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol 704, foja 96. José Bernal dice al Intendente del ejército Francisco Rendón, México, 4 de agosto de 1812.

¹⁵⁹ *Ibid.*, foja 93. “Francisco Rendón al virrey” México, 13 de agosto de 1812.

¹⁶⁰ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 704, foja 71, año 1812. “De Miguel Suárez de la Serna, dueño de recua y administrador de reales cuentas unidas y Capitán de patriotas de caballería de la jurisdicción de Tacuba a Juan Bernal”, Toluca 24 de julio de 1812.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Por lo que solicitaba al virrey que le liberaran su recua y pagaran lo que había devengado. El embargo de mulas fue una práctica cotidiana que realizaban las autoridades militares para satisfacer sus necesidades de transporte; incluso al finalizar la guerra de independencia el nuevo gobierno reconoció una deuda de acémilas embargadas y “...satisficieron por fletes de mulas de carga y tiro, que se despidieron después de la entrada del ejército en la capital 19 324 pesos 4 reales 3 granos”¹⁶¹

3.6 Financiamiento insurgente

Desde el inicio de la guerra, uno de los problemas que tenía que resolver la insurgencia fue su financiamiento, conforme ésta avanzaba se buscaban diferentes fuentes de recursos; el primero que utilizaron fue la apropiación violenta; cuando el intendente Juan Antonio Riaño se enteró que Miguel Hidalgo se encontraba a las afueras de la ciudad de Guanajuato, se encerró y fortificó en la Alhóndiga, junto “...con las cajas reales se llevaron allí 309 barras de plata, ciento setenta mil pesos en monedas de la misma y treinta y dos mil en onzas de oro; de los fondos de la ciudad, treinta y ocho mil de las arcas de la provincia, y treinta y tres mil de la renta del tabaco y mil y pico de la de correos, haciendo una suma de más de seiscientos y veinte mil pesos.”¹⁶² El 28 de septiembre de 1810, los rebeldes tomaron la Alhóndiga y se llevaron todo lo que el intendente había intentado rescatar.

La apropiación continuó en las distintas ciudades que caían en manos de Hidalgo, en Valladolid, por ejemplo, “...confiscó 400 mil pesos depositados en la catedral y, en Guadalajara, se apoderó de los caudales de la catedral, de todos los fondos piadosos y de los bienes de los españoles. Bazant opina que el total debe haber sido muy considerable, tomando en cuenta que los gastos diarios de Hidalgo en Guadalajara ascendían a 30 mil pesos.”¹⁶³

Otra fuente de recursos fue, el cobro de la renta del tabaco que desde el año de 1810 hasta 1817, los insurgentes cobraron en Pátzcuaro; y en el Bajío, las fuerzas de Albino García, entraron a la ciudad de Guanajuato el 23 y 24 de noviembre de 1810 y la saquearon, posteriormente, Dolores, San Miguel y San Felipe; como ya anotamos más arriba, en el año de 1812 los insurgentes se apoderaron de un convoy cuyo valor ascendía a dos millones de

¹⁶¹ Alamán, Op cit. t. 5, p. 287.

¹⁶² Alamán, Op cit. t. I, p. 265.

¹⁶³ Romero, Op cit, p. 72,

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

pesos. También se adueñaron del mineral de Pachuca, saquearon las cajas reales en las cuales se encontraba el fondo de rescate destinado a la compra de platas de este mineral, que ascendía a 100 mil pesos.

Y quizá lo que más le dejaba recursos monetarios a la insurgencia fue la protección de “...las caravanas de mulas que cruzaban por las regiones que se hallaban bajo su control, elevando los riesgos y los costos del transporte de manera desmedida, y lo menos que hacían era obstaculizar el transporte de todo tipo de alimentos y otros productos –si no es que detenerlo por completo- a lo largo y ancho del territorio.”¹⁶⁴ Los mercaderes no tenían manera de eludir las contribuciones a uno u otro bando, incluso algunos pagaban impuestos tanto a los comandantes realistas como insurgentes, de lo contrario su mercancía podía quedar almacenada y sus propietarios corrían el riesgo de arruinarse; lo mismo sucedía con el ganado, apenas iniciada la guerra, el Marqués de Aguayo, el ganadero más importante del virreinato, “...buscando la manera de enviar su ganado con seguridad al mercado, hizo contacto con el jefe insurgente Ignacio Rayón y le ofreció pagarle cinco mil pesos adelantados en textiles, hierro y acero y quince mil pesos después de que se consiguiera un salvoconducto.”¹⁶⁵ Otros como “Ángel Puyade y el Marqués de Jaral pagaron una escolta militar...”¹⁶⁶

Los comerciantes más que afiliarse o defender una ideología política, ejercían su poder económico para influir o participar en las acciones políticas, en la medida que los actores políticos les garantizaran mantener sus privilegios, intereses y ganancias; por ejemplo, inmediatamente al grito de Dolores, “...los comerciantes importantes de Veracruz firmaron un documento en el que condenaban la rebelión de Hidalgo por inhumana y absurda, pero en los años siguientes negociaron secretamente con los insurgentes...”¹⁶⁷ Tomás Murphy y Juan Bautista Lobo eran parte de esos mercaderes, Murphy era un ferviente partidario de la independencia, tenía estrechas relaciones con el grupo secreto *los Guadalupe*, e incluso su esposa llegó a servir como correo con los rebeldes, pues su distinguida posición social la exentaba de ser revisada por los soldados. Por su parte Juan Bautista Lobo, íntimo amigo de Murphy, en 1812 negoció con los rebeldes para que éstos permitieran el paso a la ciudad de

¹⁶⁴ Van Young, Eric, *La otra rebelión...*, Op cit. p. 162.

¹⁶⁵ Ladd, Op cit. p. 172.

¹⁶⁶ *Ibid.* p. 205.

¹⁶⁷ Jiménez Codinach, Guadalupe, “Veracruz, almacén de plata...”, Op cit. p. 345.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

México “...un cargamento [de su propiedad] de 650 mulas con cigarrillos, papel y harina, pagando 60 000 pesos a los insurgentes como derecho de vía...”¹⁶⁸

En la capital virreinal *los guadalupes* tenían acceso a información privilegiada y, mantenían enterados a los jefes insurgentes, entre otras cosas, de la organización, valores y destino de los convoyes, con objeto de que fueran asaltados y, así obtuvieran recursos para el financiamiento de la guerra; esta información ha resultado valiosa para conocer los tratos que hacían los comerciantes para la introducción de sus mercancías, pues el 2 de julio de 1813, el Marqués de Rayas, con el seudónimo de “*Onofre*”, “...da noticia sobre la entrada en la capital de un convoy procedente de Tampico con cargas de efectos propiedad de Murphy y de Lobo, así como la salida hacia Veracruz de otro que llevaba más de 8 millones de pesos, propiedad de particulares, destinados a Cádiz...”¹⁶⁹

Al iniciarse la insurrección, los mercaderes generalmente apoyaban a los realistas, pero a medida que pasaron los años sin que los rebeldes fueran derrotados, trataron en secreto con ellos a fin de negociar el derecho de paso de sus mercancías. En 1815, por ejemplo, el coronel realista Luis del Águila informaba a Calleja desde Jalapa que,

El cuerpo de insurgentes es de consideración, V.S. me preguntará de donde se ha formado esta reunión, y yo le diré en pocas palabras: *del comercio de Veracruz*. En los pocos días que allí he estado he visto llegar más de mil mulas para conducir efectos de Córdoba; éstas se han pagado a los rebeldes a la bajada 5 pesos y a la subida cada una. Y el 20 % de los efectos que debo computar en 60 000 pesos. Ni el gobierno tiene tantos y seguros sus fondos para sus tropas.¹⁷⁰

La demora en la organización de los convoyes de la ciudad de México al puerto de Veracruz, se debía a la falta de tropa para escoltarlos y a la capacidad de ataque de los insurgentes en esa región, por ello, los negociantes preferían pagar a los rebeldes el “impuesto de guerra”, ya que si se rehusaban, su mercancía podía esperar meses almacenada, hasta que hubiera tropas disponibles para escoltar los convoyes, de ahí que en el año de 1813 “...los comerciantes de Veracruz, aunque decididos defensores de la causa española, seguían

¹⁶⁸ AGN, *Operaciones de Guerra*, 923, citado por Guadalupe Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña...*, Op cit. p.238. véase también, Doris Ladd, *Op cit.* p. 172.

¹⁶⁹ Guedea, *En busca de un...*, Op cit. p. 205.

¹⁷⁰ AGI, Gobierno, Indiferente General, IG, 110, Parte del coronel Luis del Águila, Jalapa, 27 de enero de 1815, en la carta de Calleja fechada en México el 9 de febrero de 1815, citado en Guadalupe Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña y la Independencia de México*, p. 245.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

comunicaciones con Bravo para proporcionar el tránsito de sus mercancías, franqueándole ropa para su gente y haciéndole frecuentes obsequios de comestibles...”¹⁷¹.

La capacidad de fuego de los insurrectos en esa provincia, era resultado de las fuentes de información que tenían, pues les permitía saber con suficiente anticipación, la riqueza que transportaba la caravana, nombre del responsable militar, cantidad de efectivos que la escoltaban y, con esos datos, planear la estrategia y el mejor lugar para el ataque; aunque en algunas ocasiones éste no se verificaba por los desacuerdos que existían entre los comandantes de los diferentes grupos de insurgentes, y en otras, por la estrategia de los realistas para defender al convoy. Sin embargo, lograron una notable baja en la organización de trenes de mulas, pues su número fue reducido en comparación, a los que se realizaban por el camino de Querétaro a la ciudad de México.

Asimismo, el que los arrieros caminaran en convoy, no los exentaba de hacer pagos a la rebeldes, generalmente con aprobación de los propios comandantes militares encargados de custodiarlo; si bien esta práctica no era la regla, en varias ocasiones se negoció con líderes de gavillas que actuaban usualmente de manera independiente de la dirigencia insurgente; por ejemplo, el 17 de diciembre de 1813, los guadalupes se quejan ante Morelos que Serrano y Bernardo Gómez “el Capador”, dejaron pasar en Río Frío el convoy de Juan Bautista Lobo, cobrando seis pesos por cada coche.

Asimismo, en el comercio ilegal participaban oficiales de ambos bandos, a tal grado que los principales oficiales llegaron a ver esta actividad como una oportunidad para el enriquecimiento personal. Pues, “...en el Sur, los oficiales sublevados participaron en el comercio de la cochinilla y se enriquecieron conservando el movimiento entre Oaxaca –insurgente- y Puebla –realista-”¹⁷². Esta era una de las entradas más importantes de los rebeldes en la región Mixteca, de ahí que, “...En noviembre de 1814, los realistas frenaron el comercio entre Puebla, la Mixteca y Oaxaca que beneficiaba a los insurgentes...”¹⁷³

El negocio con los insurgentes estaba tan extendido que el 8 de junio de 1814, el virrey Calleja, tuvo que emitir un bando dirigido a los comerciantes y arrieros, recordándoles que la Constitución Política de la Monarquía contemplaba la muerte y el decomiso de la mercancía, si ésta era introducida con auxilio, consentimiento o protección de los enemigos, ya que según

¹⁷¹ Alamán, Op cit. t. 3, p.235.

¹⁷² Ladd, Op cit. p. 173.

¹⁷³ Ortiz Escamilla, Op cit. p.131.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

informes “...que se me han remitido de los daños que está causando la indicada criminal conducta de algunos arrieros y dueños de efectos, especialmente en la carrera de Veracruz a Puebla...”¹⁷⁴.

En resumen, los recursos de la hacienda rebelde provenían de diferentes fuentes, entre ellas, el cobro de contribución, diezmo y pasaportes, a los habitantes en las regiones bajo su control; además, la recaudación entre los hacendados tanto en efectivo como en especie, la renta de haciendas abandonadas, confiscación y venta de las mercancías a los negociantes realistas en las diferentes ciudades, entre otros.

3.7 Financiamiento del ejército realista

Al estallar la insurrección, las autoridades realistas inmediatamente se dieron a la tarea de buscar los recursos financieros que le permitieran levantar, armar y mantener un ejército lo suficientemente fuerte para enfrentar a los rebeldes, el virrey Venegas instituyó la Junta de Arbitrios, un comité especial encargado de crear nuevos impuestos; entre ellos podemos mencionar: las “suscripciones”, préstamos forzosos, préstamos patrióticos, pasaportes y el derecho de convoy, entre otros; Con las “suscripciones”, “...los hacendados y comerciantes, en proporción a sus bienes, donaron 11 750 pesos. Por su parte, el arzobispo de México donó 6 000 pesos. En Zacatecas, los mineros Fermín Antonio de Apezechea, Julián Pemartín y Bernardo Iriarte aportaron para la causa 22 barras de plata con un valor de 225 000 pesos. En el partido de Xilotepec, los hacendados donaron 4 000 pesos en efectivo y 1 000 en libranza.”¹⁷⁵ Para sostener las milicias.

También el aumento de los impuestos ya establecidos, como el de alcabalas a la Real Hacienda, su monto paso de 5% antes de la guerra hasta el 8% en el año de 1816. En el año de 1812, el virrey Francisco Xavier Venegas, aumentó las contribuciones a casi todos los productos de consumo en los centros urbanos. Asimismo, de acuerdo con John Jay Tepaske, el virrey Félix María Calleja, prácticamente dejó de enviar dinero a los situados, “...Para el

¹⁷⁴ Hernández y Dávalos, Op cit. t. 5, p. 565.

¹⁷⁵ Ortiz Escamilla Op cit. p. 119

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

periodo 1795-1810, por ejemplo, los situados enviados por México promediaron 1 700 000 anuales. Entre 1811 y 1817 los mismos se redujeron a un promedio de sólo 80 000 pesos, y entre 1815 y 1817 eran prácticamente nulos...¹⁷⁶

Los nobles también hicieron su aportación, bajo la forma de donativos y préstamos para mantener a las tropas del rey, entre los que más ayudaron estuvieron los condes de Bassoco y de la Cortina, quienes contribuyeron con más de un millón de pesos cada uno; los préstamos tenían garantizadas pequeñas ganancias al estar asegurados por las entradas de la Real Hacienda; es decir, los préstamos eran una inversión en la guerra. Véase la tabla núm. 15.

Tabla núm. 15 Aportación de los nobles al ejército realista, 1808-1815.

<i>Título</i>	<i>Contribución a la causa real (pesos)</i>	<i>Reclamaciones a la tesorería (Averías, peaje, aduanas etc.)</i>
Conde de la Cortina (español)	1 700 000	154 000
Conde de Bassoco (español)	1 570 000	1 300 000
Marqués de Castañiza (criollo)	583 000	563 000
Conde de Agreda (español)	290 000	269 700
Marqués de Jaral (criollo)	280 000	71 000
Gabriel de Yermo (español)	212 700	33 500
Marqués del Apartado (criollo)	200 000	200 000
Conde de Alcaraz (español)	150 000	124 700
Conde de Heras (español)	140 500	40 500

Fuente: AGN, *Archivo Histórico de Hacienda, consulados 426, foja 31*; Doris Ladd, *La nobleza mexicana en la época de la Independencia, 1780-1826, p. 225.*

El gravamen al transporte se denominó impuesto de *derecho de convoy*, creado el 12 de julio de 1811 por el Virrey Francisco Xavier Venegas, éste consistió en el cobro del 2% a todas las mercancías que fueran trasladadas de un lugar a otro, lo recaudado estaba destinado para crear y mantener un Cuerpo de Caballería de hasta 1 500 hombres, también se emplearía en el establecimiento de puestos militares ubicados estratégicamente a lo largo de las principales rutas comerciales y, cuya responsabilidad era: proteger los convoyes, garantizar la seguridad de tránsito en los caminos y mantener abiertos las comunicaciones. Este impuesto fue abolido el 9 de octubre de 1821.

¹⁷⁶ Tepaske, John J., “La crisis financiera del virreinato de Nueva España a fines de la colonia”, p. 100.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Al impuesto de derecho de convoy, se le sumó el 0.5% que el 22 de julio de 1812, el virrey ordenó a la Casa de Moneda, descontar del líquido de plata y oro para suministrarlo a las tropas que debían vigilar los caminos.

Tan sólo de los impuestos arriba mencionados en el periodo comprendido entre julio de 1811 hasta diciembre de 1815, la hacienda pública novohispana recaudó 1 822 578 pesos 7 reales 4 granos. Gran parte del monto que se recaudó fue entregado directamente a los comandantes militares quienes extendían recibos a los administradores de las aduanas. (Véase documento núm. 6, en apéndice documental).

El cobro de este gravamen generó mucha confusión en los administradores de Aduanas en las diferentes partes de la Nueva España; el 9 de diciembre de 1811, por ejemplo, don Juan Ignacio de Arizpe, administrador de la Aduana de Coahuila, preguntó si debía "...exigir el 2 % de derecho de convoy, a todas las introducciones sobre el mismo aforo que se hace para la alcabala; y la segunda que si a los efectos comestibles que pagan al 1 % de alcabala, se les exige el 2, por el derecho de convoy, para así residir a los receptores..."¹⁷⁷ en contestación, se le ordenó que el cobro debía hacerse a todas las entradas y sobre el 1 % de alcabala que pagan los comestibles se debía exigir el 2% para el camino militar, exceptuando los alimentos sólidos, en cuya clase entraba el chile y la sal.

Asimismo don Manuel Antonio Sarabia encargado de la Real Aduana de Oaxaca, dice que "...algunas partidas de jamón procedentes de Puebla y Toluca, cuyo comestible no es alimento común de las gentes, especialmente pobres, me ocurre la duda de que si causa el derecho de convoy, como también la hueva salada del país, y del camarón, que, aunque es pescado, no tienen este nombre, ni es tampoco del común alimento..."¹⁷⁸ en respuesta, se le indicó que no cobrara el derecho de convoy.

En las regiones con fuerte actividad de la insurgencia, esta contribución fue irregular, en otras, no fue posible recaudarlo por falta de aduanas, pero sobre todo, porque los administradores tenían poco claro a qué productos debían cobrar dicho gravamen y a cuáles el de alcabala. El 16 de febrero de 1815, Don Ignacio Herrera, responsable de la aduana de Chilapa consultó a don Agustín Pérez Quijano, Director General de Aduanas Foráneas, que

¹⁷⁷ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, caja 219, exp. 16, año 1811. "Juan Ignacio de Arizpe a Agustín Pérez Quijano", Monclava 9 de diciembre de 1811.

¹⁷⁸ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, caja 219, exp. 18, año 1816. "Manuel Antonio Sarabia a los señores Prior y Cónsules del Real Tribunal del consulado de México", Oaxaca 24 de julio de 1816.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

“...si la cobranza ha de hacerse a cuantos introduzcan efectos o solamente a los que vienen en convoy custodiados con tropa pues de las jurisdicciones inmediatas y pueblos de la comarca traen varios sus efectos sin ser convoyados, lo cual alegan eximiéndose del pago...”¹⁷⁹ la contestación fue que tenía que cobrar dicho impuesto a todos los bienes introducidos fueran o no en convoy; en general, esa fue la práctica en todas las aduanas del reino. Esta contribución fue muy gravosa para los campesinos que llevaban parte de su cosecha a los mercados locales y particularmente para los indios de La Montaña, ya que tenían a Chilapa como un mercado natural de sus productos.

Entonces, el 2% de derecho de convoy se cobraba aunque no fueran transportados y custodiados por la escolta militar, o aunque fueran exentos del real derecho de alcabala, como el azogue. Solamente se exceptuaban de este impuesto los alimentos sólidos que no sean cacao, azúcar, especiería y café. Desde el 13 de julio del año de 1813, a la plata en pasta se le cobró 0.5%, a la acuñada el 1% y, el 18 de enero de 1816, se aumentó a un 2%, por derecho de convoy, esta contribución se cobraba en la Casa de Moneda.

Uno de los sectores más desprotegidos del cobro del impuesto de convoy, fueron los arrieros-comerciantes, también llamados “viadantes”, ya que iban de pueblo en pueblo realizando sus transacciones comerciales, lo que confundía a los administradores de aduanas, quienes generalmente les cobraban, por la introducción de todos los productos.

Además, en agosto de 1812 el virrey implantó la contribución especial de guerra a los productos de consumo de la gran mayoría de la población como lo era el maíz, el chile y el frijol, y poco a poco fueron incluyendo a otros productos, de tal manera que, a mediados de 1813, prácticamente incluía a todos los comestibles.

Los ingresos financieros de la Real Hacienda se veían disminuidos por el bloqueo de los caminos y la incapacidad de la Corona para recaudar las tributaciones en las provincias; por lo que el virrey Francisco Xavier Venegas, el 24 de febrero de 1812, decretó “la contribución temporal extraordinaria de guerra”, ésta establecía una contribución del 10% sobre el producto total del arrendamiento de casas; sin embargo, no se emitió el reglamento como

¹⁷⁹ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, caja 219, exp. 10. “Don Ignacio Herrera, responsable de la aduana de Chilapa a don Agustín Pérez Quijano, Director General de Aduanas Foráneas”, 16 de febrero de 1815.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

debía regir; por ello, el 15 de noviembre de 1813, Calleja¹⁸⁰ la reglamentó, de la siguiente manera:

1. Todos los dueños de casas, incluso los eclesiásticos seculares y regulares, de ambos sexos, las capellanías y obras pías, han de pagar en todo el virreinato el 5% sobre el total de sus alquileres por espacio de un año, a partir de cuando inicie la contribución.
2. Los inquilinos pagarán el otro 5%.
3. En esta contribución se incluye, el Parían, casas de vecindad, baños, matanzas, carnicerías, mesones, posadas, fondas, pulquerías, tiendas.
4. Los que viven en casa propia pagarán el 10% como propietarios e inquilinos.

También se obligó a los viajeros a portar sus pasaportes, esta medida tenía dos objetivos: el primero, mantener y controlar a los ciudadanos fieles a la Corona y, al mismo tiempo, detectar a los que habían sido reclutados por la insurgencia; el segundo, los ingresos económicos, los que estaban exentos eran los militares y correos; los pasaportes tenían validez únicamente para el viaje de ida, al regreso tenía que solicitar otro al justicia del pueblo donde se encontrara, en cambio, "...los arrieros, trajineros, cocheros, litereros y demás personas conocidas y de calificada conducta, ocupadas constantemente en el tráfico y surtimiento de esta y otras ciudades...contendrán la calidad de poder entrar y salir francamente de dichas ciudades los portadores, y dirigirse a los pueblos o puntos de su comercio, tráfico, o ejercicio por el tiempo que se ocupan en él."¹⁸¹ Además, las personas que no llevaran pasaporte serían arrestadas, acreditándose una multa de 20 pesos o 20 días de presidio en trabajos públicos; la segunda vez, sería del doble las penas, esta medida entró en vigor, el 1º- de marzo en la capital y el 1º- de abril de 1811, en toda la Nueva España.

Sin embargo, el virrey Félix María Calleja merece mención aparte en cuanto a la creación de nuevas contribuciones, se puede caracterizar como el que más cargas impositivas creó; en su primer día de gobierno, impuso un préstamo forzoso de 1.5 millones de pesos, a pesar de las resistencias de los hombres del dinero, el conde de Bassoco contribuyó con 50 mil pesos, Gabriel de Yermo y los condes de Agreda, Cortina y Heras proporcionaron de 15 a 25 mil

¹⁸⁰ "Bando del Virrey Calleja sobre contribuciones", 15 de noviembre de 1814, en Hernández y Dávalos, Op cit., t. 5, pp. 744-747.

¹⁸¹ *Ibid.* p. 869, Don Francisco Xavier Venegas, "Bando de pasaportes", 13 de febrero de 1811,

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

pesos cada uno y el capítulo catedralicio aportó 60 mil pesos. Sólo se acumularon 960 mil pesos de la cantidad que exigió Callejas.

El primero de enero de 1814, el virrey Calleja implantó un nuevo impuesto llamado “contribución directa forzosa”, éste gravaba con una tasa de 3 a 12.5% a los contribuyentes con ingresos de más de 300 pesos al año, su cobro se inicio en las regiones que estaban bajo control del ejército realista, pero en octubre de ese año se nombraron comités extraordinarios en todos los pueblos, su tarea consistió en establecer el monto de la contribución y cobrarla. Otros gravámenes fueron: el cobro de 8 pesos mensuales por cada carruaje particular y 12 pesos anuales por montar a caballo dentro de los límites de la ciudad de México. Asimismo, en diciembre de 1815, instituyó la “lotería forzosa”, una exclusivamente para los habitantes de la capital novohispana, cuyo monto ascendía a 500 mil pesos y otra para el resto del virreinato de un millón de pesos, los que se encargaban de vender los boletos eran las diversas corporaciones, las parroquias, el consulado y todos los establecimientos comerciales; puesto que el sorteo se realizaba anualmente, en los primeros seis meses la compra de los boletos era voluntaria y de manera obligatoria en el segundo semestre; la mitad del monto recaudado se reservaba para el premio y la otra mitad ingresaba a la tesorería real como ganancia.

Es importante mencionar que la creación de nuevos impuestos no fue bien recibida por los contribuyentes; ante la renuencia de algunos comerciantes y hacendados a cumplir con lo que se les exigía, como el préstamo patriótico, eran amenazados para que cumplieran con él, esta medida de presión desencadenó gran descontento entre la población. Pero no sólo el Virrey, algunos intendentes también decretaron impuestos temporales, como fue el caso de Ramón Díaz de Ortega, comandante del Ejército del Sur, al ser designado en “...el puesto de gobernador-intendente de Puebla (en enero de 1814), decretó impuestos sobre ultramarinos, barriles de aguardiente hecho de caña de azúcar y de las ventas en panaderías y tiendas en general. El conflicto que se presentó en el municipio indujo a Calleja a relevar a Ortega, a principios de septiembre, „por razones de salud’.”¹⁸²

Asimismo, Hamnett sostiene que el 5 de octubre de 1815, Iturbide impuso un préstamo forzoso a los propietarios de fincas y minas más importantes de Guanajuato, “...para

¹⁸² Hamnett, *Raíces de la insurgencia...*, Op cit. pp. 200-201.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

conseguir la cantidad de 60 000 pesos que necesitaba para el sostenimiento de sus tropas...”¹⁸³ sin autorización del gobierno.

Los problemas para la Corona no sólo lo representaban los insurgentes; los comandantes realistas aprovecharon la guerra para acumular riqueza de manera ilícita; uno de los realistas que se distinguió por estas prácticas fue Agustín de Iturbide, jefe del Ejército del Norte, quién se benefició de los convoyes, al manipular la frecuencia de éstos de acuerdo a sus intereses; puesto que los insumos necesarios para la minería únicamente podían ser abastecidos por convoy, Iturbide esperaba que éstos escasearan, para organizar la caravana en la que los suministraba, por ejemplo, en el año de 1814, a su regreso a Guanajuato, de uno de sus viajes a la ciudad de México, “...llevó consigo un cargamento de azogue y otros artículos de consumo para las minas, mercancías que vendió a la población a precios altos”¹⁸⁴ con la condición de que los mineros le vendieran toda su producción argentífera.

También, estableció un banco de plata por el cual adquiría el metal a un precio por debajo del establecido de 6 pesos 3 reales por marco de plata; es decir, 9 reales menos. Igualmente, en el año de 1815, siendo comandante del ejército en el Bajío, impuso un nuevo gravamen a los mineros de Guanajuato, éste consistió en el cobro de un real por cada marco de plata; lo recaudado tenía como fin el mantenimiento de un Batallón que asegurara las comunicaciones para dar mayor seguridad a los convoyes. Los comerciantes de Querétaro y Guanajuato, cansados del proceder de Iturbide, en abril de 1816 solicitaron a Calleja su destitución, lo que les fue concedido a pesar de la defensa que de él hizo el virrey.

Lo mismo hacían, La Madrid y Samaniego, de quienes dependía la conducción de los convoyes de Puebla a Oaxaca, los cuales organizaban después de provocar la escasez del azúcar, pues Samaniego detenía “...el azúcar que subía de la costa rumbo a Puebla hasta que encarecía y él podía vender la suya a buen precio...”¹⁸⁵ También destacaron en esta práctica, el Brigadier José de la Cruz en Nueva Galicia, quien controlaba la entrada del contrabando en el puerto de San Blas, el Brigadier Joaquín de Arredondo en las Provincias Internas de Oriente, con sede en Monterrey, controlaba el comercio por Tampico y José Gabriel de Armijo en la Comandancia del Sur, se hizo monopolista del algodón y, “...reunió en poco tiempo un capital tan considerable, que pudo adquirir fincas muy valiosas en el mismo

¹⁸³ *Ibid.*, p. 213.

¹⁸⁴ Romero, Op cit. p. 141.

¹⁸⁵ Pastor, Op cit. P. 418.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

departamento del Sur, y comprar a Calleja cuando regresó a España, las propiedades que formaban el rico patrimonio de su esposa...”¹⁸⁶

En resumen, muchos comandante militares aprovecharon su cargo para llevar a cabo actos de venganza personal o para robar, sólo bastaba que acusaran a sus víctimas de insurgente para aplicarle todo su poder; además, “...recurriendo a la fuerza de las armas, los comandantes militares cobraban contribuciones arbitrarias a su antojo, y participaban en transacciones comerciales con los productos de la rapiña de los soldados que escoltaban las recaus, cosa que se había vuelto bastante común...”¹⁸⁷ Por los ejemplos mencionados, se puede ver la participación que los comandantes del ejército empezaban a tener en la economía durante la guerra de independencia.

3.8 El contrabando.

A fines del periodo colonial el intercambio comercial con productos de otros países europeos, sólo era posible por medio de los mercaderes españoles de Sevilla y Cádiz y del Consulado de la ciudad de México en la Nueva España, quienes monopolizaban el comercio intercontinental y, en consecuencia, establecían los precios de las mercancías. El resultado fue que los negociantes, sobre todo los de las regiones aisladas, aunque los del consulado de la capital virreinal no estaban al margen, buscaran el abastecimiento de productos por medios ilícitos; es decir, el contrabando.

Pero no sólo los bienes europeos se introducían de manera ilegal, a fines del periodo colonial, incluso el alijo de granos a la ciudad de México era cotidiano, los comerciantes tenían agentes en las garitas, donde recibían los productos y los introducían por caminos prohibidos, con ello, evitaban pagar las alcabalas, o en el mejor de los casos, sólo pagaban pequeñas cantidades de dicho impuesto. Además, “en los mesones, posadas y demás casas y almacenes que tenían efectos de primera necesidad, traídos de fuera de la capital, se vendían directamente por los mercaderes y arrieros que traían las conductas del interior, lo que daba lugar a las „regatonerías’ y corretajes...”¹⁸⁸

¹⁸⁶ Alamán, op cit. t. 4, p. 289.

¹⁸⁷ Hamnett, Brian, *Revolución y contrarrevolución en México y el Perú. Liberalismo, realeza y separatismo (1800-1824)*, p.253.

¹⁸⁸ López Rosado, Diego, *El abasto de productos alimenticios en la ciudad de México*, p. 132.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Los mercaderes buscaban un porcentaje mayor de ganancia, por lo tanto, corrompían a las autoridades civiles y militares, para abastecerse de mercancías de manera ilegal y, con ello, propiciaron el crecimiento del contrabando, particularmente con los ingleses y americanos; los primeros, utilizaban como plataforma a las islas del caribe y Belice, y los segundos, a Tampico, por donde internaban sus productos a toda la Nueva España.

Puesto que los contrabandistas no registraban las mercancías que introducían, es muy difícil calcular el monto exacto de ellas, pero debía de ser muy elevado pues “...el Consulado de Veracruz estimaba que a principios del siglo XIX entraron en un quinquenio a Nueva España artículos de contrabando por un valor de 20 millones de pesos...”¹⁸⁹ Algunos observadores extranjeros creían que el contrabando de textiles era más del doble de la producción novohispana.

La permanente necesidad de dinero de la Corona, la decidieron a extraer mayores excedentes económicos de sus posesiones ultramarinas, por ello, en el año de 1778 decretó el “comercio libre”; en el virreinato novohispano, esta decisión tuvo como resultado el fin del monopolio del consulado de la ciudad de México, ya que se crearon nuevos consulados de comerciantes, como el de Veracruz y Guadalajara, en el año de 1795. También, el “libre comercio” significó que Cádiz dejara de ser el único puerto de intercambio con las colonias, y habilitó a Sevilla, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Santander y la Coruña; además, desapareció el sistema de flotas en 1787. Esto no significaba que se pudiera comerciar con todo el mundo, pues prohibía hacerlo con los extranjeros, más bien estaba restringido a los negociantes novohispanos.

En 1799, a consecuencia de la guerra que España sostenía contra Inglaterra, se permitió a los buques de potencias neutrales venir directamente de la península a los puertos de América, ampliado después entre 1805-1808,

y finalmente, por el decreto de las cortes de España, fecha 9 de noviembre de 1820, fueron habilitados para el comercio exterior en la costa de la Nueva España sobre el Golfo de México, los puertos de Tlacotalpan, Matagorda, Matamoros, Soto la Marina y Pueblo Viejo de Tampico, y en las costas del Pacífico los de

¹⁸⁹ Ortiz de la Tabla Duchase, Javier, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de Dependencia*, p. 362, citado por Walther L. Bernecker *Contrabando. Ilegalidad y corrupción en el México del S. XIX*, p. 18.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Acapulco, San Blas y Mazatlán, cuya medida fue el primer golpe que se le dio al monopolio mercantil que por tres siglos había disfrutado Veracruz...¹⁹⁰

Esta disposición no detuvo el ingreso de mercancías ilícitas a la Nueva España, ya que durante el periodo insurgente "...se permitió a los barcos ingleses atracar en numerosos puertos del Nuevo Mundo (1812, Tampico y Tuxpan; poco después también en el Golfo, Alvarado, y en el Pacífico, San Blas)...al inicio de la guerra de independencia entraban anualmente en el país artículos británicos por valor de 1.8 millones de libras esterlinas; otros ingresaban por el istmo de Panamá, o, en el occidente, por San Blas y Guadalajara..."¹⁹¹ Aunque esta decisión solamente formalizó lo que era una práctica común, pues por Tampico se introducían mercancías, provenientes de Europa y de los Estados Unidos (mapa núm. 9), a pesar de que aquel puerto no estaba autorizado por las leyes, sino sólo para hacer comercio de cabotaje costanero.

Mapa núm. 9 Puertos de entrada del contrabando



Los principales puertos de entrada del contrabando fueron San Blas y Tampico -mares del Sur y del Norte, como les llamaban en esa época- éste era de tal volumen que, el 20 de

¹⁹⁰ Lerdo de Tejada, Op cit.

¹⁹¹ Bernecker, Walter, Op cit. p. 21

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

noviembre de 1813, Diego Fernández de Peredo, el Conde de la Cortina y Tomás Ramón de Ibarrola en representación del Consulado de la ciudad de México, exigieron al virrey que decomisara la mercancía que estaba por arribar a la capital en un convoy proveniente de Querétaro, en la carta se acusaba a los comerciantes de Guadalajara de estar

interesados en el silencio para comprar con menos recargo los efectos que conducían dichos buques, lo cierto es que se ignoró en este Tribunal hasta que los compromisarios del navío *Rey Fernando* se opusieron a pagar los derechos de avería* pertenecientes a este Consulado y al de Guadalajara, alegando no haberla pagado al de México, ni la Fragata Reina de los Ángeles, ni otros muchos barcos mercantes que ha hecho su descarga en dicho puerto...suplicamos a V.E. se sirva mandar que puesta por el Ministro Contador principal del expresado puerto certificación de los buques que han arribado a él desde el año de 810, [1810] y averiguado por nuestro apoderado con vista de las constancias que debe haber en las oficinas de Hacienda pública y en el Consulado de Guadalajara.¹⁹²

Ante la presión, el virrey ordenó, el 10 de diciembre de 1813, que el “ministro contador” del puerto de San Blas y el Intendente de Guadalajara, le entregaran el informe a don Ramón Murcia, apoderado del Consulado de México en Guadalajara, el cual estaba contenido en 12 cuadernos, de los que se extrae que casi todos los cargamentos procedentes de Guayaquil, Realejo y Panamá, eran productos de contrabando, como: “...coco, zarazas, pañuelos de madrás, pescalas, irlandas, platillas, bretañas, mosolinas. Especialmente las que salieron de Panamá en la Goleta los dos Amigos no. 18 y las fragatas Constitución y Especulación donde abundan las platillas escocesas, los listados de algodón...”¹⁹³ esos bienes fueron transportados desde Jamaica al puerto de Panamá por Portobelo (véase el mapa no. 10); en consecuencia, el Consulado de México demandó¹⁹⁴:

¹⁹² AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo 427, exp.2, foja 1. “Solicitud de muchos comerciantes de esta capital suplicando al Tribunal se sirva elevarla al Exmo. Sr. Virrey a fin de que se tomen las mas serias providencias para que se decomisen todos los efectos de ilícito comercio que se están introduciendo por los mares del Norte y Sur, y los que vienen en el convoy de Querétaro.” Consulado de México noviembre 20 de 1813 = Exmo Sr. = Diego Fernández Peredo = El Conde de la Cortina = Tomás Ramón de Ibarrola.

*De acuerdo a la citada carta de los representantes del Consulado de la ciudad de México al virrey, la *avería* reclamada, “a más de mantenerse los Ministros de este Consulado, se sostienen los gastos del Regimiento del comercio, se auxilia a la Academia de las tres artes, al Consejo de Estado y se hacen otras erogaciones dispuestas por el Supremo Gobierno.” El Consulado reclama “el 20 al millar” y de acuerdo a sus cálculos dice que del navío *Rey Fernando* le corresponden 138 175 pesos.

¹⁹³ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo 427, exp. 2, foja 7.

¹⁹⁴ *Ibid.*, fojas 8-9.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

1º- Cerrar el puerto de Panamá, ya que por él entraba mercancías de Jamaica, haciendo gran daño a los comerciantes de la ciudad de México, y a la Real Hacienda.

2º- Se prohíba la introducción de efectos de Europa por el puerto de San Blas procedentes de Guayaquil, Guatemala, Lima y otros puertos del mar del Sur por ser mercancía de las islas de Barlovento.

3º- Calificar si ha cesado la necesidad que obligó a abrir los puertos de Tampico, Tuxpan y otros del Mar del Norte, por donde se internan mercancías de todas clases, licitas e ilícitas a San Luis Potosí, Zacatecas y la ciudad de México.

4º- Que por ningún motivo sea permitido la extracción de oro y plata en pasta por los puertos de Tampico, San Blas ni Guaymas, aún cuando sea en retorno de frutos y manufacturas nacionales.

5º- Que todo lo que se aprehendiere a la introducción o extracción por dichos puertos se decomise, y se divida por mitad entre la Real Hacienda y el delator o aprehensor teniéndose por prohibidos todos los géneros, frutos o efectos que no acrediten su procedencia de puertos de la Península.

6º- Que se confiscen todos los géneros y efectos que llegarán mañana [25 de agosto de 1815] en el convoy procedente de Querétaro.

Según el Consulado de México, el volumen de la mercadería que ingresaba a la capital virreinal de manera ilícita era de tal magnitud que

los gravísimos daños que ocasionan al Estado en general, al comercio de la metrópoli, al Reino y principalmente al de esta capital las importaciones de efectos extranjeros no procedentes de la Península que con escándalo común se están verificando por la Barra de Tampico, Tuxpan y otros puertos de aquella costa del mar del Norte y por el de San Blas y Guaimas en la del Sur, extrayendo por los mismos la plata y oro en pasta y amonedado para conducirlos a Puertos extranjeros sin tocar tampoco en los de España.¹⁹⁵

Además, consideraban que la extracción de oro y plata por el puerto de Tampico, ha tenido como consecuencia:

- Despertar la codicia de los piratas de las Antillas que inundan la costa desde el puerto de Veracruz hasta Tampico.

¹⁹⁵ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo 427, exp. 2, foja 7.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

- Que tanto piratas como contrabandistas de Nueva Orleans y rebeldes, introduzcan grandes cantidades de mercancías vendidas a nuestros propios comerciantes.
- Que los contrabandistas y piratas surtan a los rebeldes de toda clase de armas, principalmente fusiles que son pagados al contado.
- Lo que se importa se pague con plata y oro en barras, de las que una gran parte se ha fundido en los reales mineros y extrayéndose sin pagar al rey sus derechos.

Finalmente, calculaban que “...sin exageración en todo el tiempo que dura esta insurrección, pueden haberse extraído, tanto por dicho puerto de Tampico, como por el de San Blas, mas de diez millones de pesos...”¹⁹⁶

En tanto, el virrey ordenó detener las mercancías llegadas en el convoy de “Tierra Adentro” en la Real Aduana, y se comprobó que era de procedencia extranjera e introducida de contrabando, lo que ocasionó que Francisco Pascual, Francisco Rodríguez, José Ortiz y Urbina y José Quevedo, en representación de los dueños de las mercancías retenidas, denunciaron a José Bernardo Baz y al cónsul Juan Marcos Rada, quienes representaban a los quejosos del Consulado de México,

que habían abarcado gran cantidad de efectos de la misma clase que los nuestros de valor de más de 600 mil pesos con la esperanza de grandes ganancias, y como la concurrencia y la abundancia traen por necesidad la baratura salían fallidas sus esperanzas tomaron el partido desesperado que ha dado motivo a este expediente... agrega[n] que si hay una ley para que a nosotros se nos embarguen y decomisen nuestros efectos sin excepción aún de los que hemos traído con guías de Zacatecas y San Luis y han debido empezar por otros iguales que el Cónsul Rada, tiene almacenados, pues no hay más razón para que los suyos sean aceptos porque están en México, y no sean los que se hallaban libres y a disposición del comercio en Zacatecas, en San Luis o Querétaro.¹⁹⁷

Con esta denuncia, los comerciantes de Guadalajara esperaban un trato igual al que, según ellos, disfrutaban los del consulado de México, quienes también introducían mercancías de manera ilícita por los puertos del Golfo de México. La entrada de géneros por San Blas era de tal magnitud que éstos llegaban hasta la provincia de Oaxaca para ser comerciados, sin embargo, el 31 de marzo de 1815, José Antonio Pinto y Agustín Fallaferro, expusieron al intendente Melchor Álvarez “...que no siéndoles posible verificar la venta, y pronta

¹⁹⁶ *Ibid.*, foja 13, agosto de 1815.

¹⁹⁷ *Ibid.*, fojas 32-33, octubre de 1815.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

realización de los efectos introducidos en esta ciudad y su Real Aduana, procedentes del puerto de San Blas con registro de aquel ministerio del bergantín español nombrado Nuestra Señora de Guadalupe, al cargo de su capitán Don Agustín Zubillaga y serles perjudicial la demora en esta ciudad, solicitan permiso para su traslación a Huajuapán, Izúcar, Puebla o México, aprovechando la primera coyuntura segura que se les presente...¹⁹⁸; el itinerario que seguiría la mercancía, quizá era una vía para ocultar su procedencia.

El contrabando en el interior de la Nueva España era práctica común, sobre todo en regiones donde la insurgencia tenía cierto poder de fuego, pues "...los mercaderes, los hacendados y los ganaderos buscaban recuperar algunas de las pérdidas por medio del comercio ilícito con ambos bandos."¹⁹⁹ Incluso algunas ciudades prosperaron gracias en gran medida al empuje que les representó el alijo; Guadalajara, Zacatecas, Querétaro, San Luis Potosí, Durango, son ejemplo de ese florecimiento.

El Consulado de comerciantes de Veracruz, también protestó por la entrada de mercancía inglesa por los puertos de San Blas, Tampico, Tuxpan, Campeche y Yucatán; por el de San Blas, decían, se cobraban 30 pesos de derechos mientras que por Veracruz es de 54 pesos, lo que ocasionaba la pérdida de 24 pesos al erario; además, sostenían que por este puerto, salen oro y plata y 4.5 millones de pesos en plata, que por esas fechas habían llegado a Jamaica; por lo que el 25 de mayo de 1814, solicitaron al virrey:

- Derogar todas las exenciones concedidas al giro de la Mar del Sur igualando sus derechos con los que se pagan en Veracruz.
- Se prohíba que navegaran en derechura a las costas del norte y del sur de esta plaza, desde Coatzacoalcos hasta Tampico y Soto de la Marina en Nuevo Santander, toda embarcación procedente de la Habana, Campeche y de cualquier otro puerto de América, limitándose este tráfico a los que costa a costa se despachen desde Veracruz²⁰⁰

¹⁹⁸ AGEO, Fondo, Tesorería Principal de Oaxaca, Legajo 9, expediente 36, "solicitud de permiso para traslación de mercancía del puerto de San Blas a Huajuapán, Izúcar, Puebla o México, Por ser imposible su venta en esta ciudad". Oaxaca, 31 de marzo de 1815.

¹⁹⁹ Ladd, op cit p. 171.

²⁰⁰ Hernández y Dávalos, Op cit. tomo V, pp. 340-342.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

En realidad, sus demandas tenían como objetivo, mantener el monopolio del puerto como la única entrada de mercancías a la Nueva España, ya que le reportaba grandes ganancias por el derecho de avería; pues también el puerto de Veracruz era utilizado por algunos miembros distinguidos del consulado para ingresar mercancías de contrabando.

Uno de esos distinguidos negociantes veracruzanos era Tomás Murphy, para quien los tratos ilícitos, no eran nuevos, pues

El 18 de mayo de 1806, el ministro de Hacienda, Cayetano Soler, extendió muy reservadamente un permiso para comerciar con Veracruz desde España o cualquier otro puerto neutral de Europa o América, bajo pabellón neutral, a la Casa Gordon y Murphy [de la que Tomás Murphy era el accionista mayoritario] y a Reid e Irving y Compañía de Londres, por medio de su representante en Cádiz, Juan Murphy...con la condición de que las expediciones así habilitadas condujeran azogue, papel para hacer cigarrillos y demás efectos controlados por la Real Hacienda...²⁰¹

Además, esas compañías tenían autorización para, en sus viajes de regreso, transportar productos de la Corona y de la Caja de Consolidación, con la condición de que consiguieran los permisos del gobierno británico para que las embarcaciones navegaran sin problemas durante sus travesías por el Atlántico. Además, el acuerdo especificaba que se utilizarían barcos de casas comerciales neutrales de Estados Unidos, Hamburgo o Portugal, a las que el gobierno español se comprometía pagar un porcentaje por utilizar su nombre. Las casas inglesas aceptaron las condiciones a cambio de que únicamente

la tercera parte de la capacidad de las naves se reserv[ara] para los productos de la corona española en el viaje de ida y la cuarta parte en los retornos, declarándose que éstos podrían consistir en cacao del Soconusco, grana, añil o cualquier otro producto perteneciente a su majestad o a la Caja de Consolidación. Estos cargamentos se neutralizarían expidiéndose documentos simulados en los que aparecería que el azogue, el papel para cigarrillos y demás efectos pertenecientes a la corona habían sido comprados por cargadores particulares...y para ser entregados en Veracruz por las referidas casas, libres de toda comisión y fingiendo que, como no se trataba de productos de la corona, los habilitadores de las expediciones serían

²⁰¹ Souto, Mantecón, Matilde, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, p. 205.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

los beneficiarios de todo el cargamento transportado por los barcos. No obstante, estos cargamentos serían entregados a las autoridades virreinales...²⁰²

Durante los primeros años de la guerra de independencia, los puertos de Tampico y Tuxpan se convirtieron en alternativa al de Veracruz para el comercio, pero también para el contrabando, los mismos mercaderes de Veracruz participaban en él, incluso para el traslado de las ganancias, el 25 de junio de 1814, el gobernador de Veracruz, José de Quevedo, informó al virrey que autorizó a "...la fragata de Su majestad Británica *Leonidas*, al paso que iba cruzar sobre estas costas se acercase a la Barra de Tampico para transportar los caudales de estos y aquellos particulares allí detenido...y en 10 de junio regresó con un millón doscientos mil pesos en plata amonedada y barras pertenecientes a aquellos individuos..."²⁰³.

En plena guerra de independencia, la plata novohispana, continuaba su arribo en grandes cantidades a la tesorería Británica, de acuerdo con Jiménez Codinach, es probable que los años de 1815y 1816, hayan sido los que más ganancias le reportaron a los ingleses, ya que a finales del primero, habían ingresado 7 millones de pesos, mientras que en el segundo, la Corona Británica concedió a la Casa Gordon y Murphy, permisos para importar harina de los Estados Unidos a Cuba, Nueva Granada y Caracas; además, permisos para introducir textiles asiáticos y manufacturas inglesas a América.

Entonces, el volumen de mercancías que se introducían de contrabando a la Nueva España era escandaloso, los mercaderes de la ciudad de México, consideraban que éste era autorizado desde el gobierno; uno de los comerciantes más beneficiados era Tomás Murphy, quien aprovechó sus relaciones de parentesco con el virrey Azanza y "...por los resortes que tocaba en Madrid, Londres, Jamaica, etc., no dejaron de aprovecharse tanto mas, cuanto que en Veracruz se hizo común el soborno con los encargados del resguardo."²⁰⁴

También, es importante señalar que los comerciantes veracruzanos fueron los que más se beneficiaron del comercio neutral, aún así, fue ese consulado quien más se opuso al

²⁰² *Ibid.* pp. 205-206.

²⁰³ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 695, foja 156, "José de Quevedo al virrey", Veracruz, 25 de junio de 1814.

²⁰⁴ López Cancelada, Juan, "Ruina de la Nueva España si se declara el comercio libre con los extranjeros. Exprésense los motivos, cuadernos segundo y primero de la materia", p. 55.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

intercambio con los extranjeros; es decir, públicamente se oponían a ello, mientras que en la práctica hacían negocios con ellos y, nunca denunciaron a Tomás Murphy, uno de los suyos, quien ocupaba puestos importantes en el consulado y, se enriqueció con el comercio ilícito.

Durante el periodo bélico, una de las mercancías que más demanda tenía en ambos bandos, fueron las armas; tanto realistas como insurgentes se convirtieron en un valioso mercado para los introductores de armas; Pascual Ibargoyen, por ejemplo, comerciante de la ciudad de México, partió a China y José de la Cruz, intendente de la Nueva Galicia, le encargó armas para las fuerzas realistas, éste regresó en 1814 "...con armas valuadas en 57 119 pesos. Fue así como mosquetes ingleses de la India se usaron para combatir a los insurgentes en la costa del Pacífico.”²⁰⁵

Asimismo, Pedro de la Sierra Díaz, junto con el negociante veracruzano don Antonio Vega, introdujeron armas por el puerto de Veracruz, llegadas el 18 de octubre de 1813, en el bergantín *Catalina*, llegaron "...novecientos y cincuenta sables para caballería con cabos de fierro, igual número de cinturones de ante vacuno y otros tantos lazos...con objeto de venderse para el uso de los cuerpos [realistas] nacionales.”²⁰⁶

En cambio, los insurgentes llegaron a tener su “cabeza de playa” en “Boquilla de Piedra” y Nautla, por donde recibían armas, municiones, uniformes y demás pertrechos militares de los contrabandistas y piratas norteamericanos y europeos. El puerto “Boquilla de Piedra” estaba bajo el mando del coronel insurgente José María Villapinto; en el año de 1816 contaba con 13 cañones para su defensa, fue atacado el 24 de noviembre por el teniente coronel realista José Rincón al mando de 320 hombres, quien derrotó a los insurgentes y ocupó el fortín, pero los rebeldes la recuperaron rápidamente el 9 de diciembre, al mando de J. Carrillo.

Al finalizar la guerra de independencia, el contrabando continuó y se convirtió en una práctica común durante todo el siglo XIX, ya que producía beneficios a todos los involucrados,

En primer lugar hay que mencionar a los comerciantes y empresarios extranjeros. No existía casi ninguna casa comercial que no tratara de sacar provecho económico burlando las leyes vigentes...El segundo nivel lo ocupan quienes estaban inmersos en la intensa red de relaciones de carácter local, regional y nacional,

²⁰⁵ Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña ...*, Op cit. p. 246.

²⁰⁶ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 696, foja 10, “José de Quevedo al virrey” Veracruz 19 de octubre de 1813.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

empezando por los guardias del puerto y los transportistas locales, los arrieros, pasando por el comandante de la plaza, el recaudador de impuestos o el juez hasta llegar al jefe político del distrito, al gobernador de un estado, al ministro de la ciudad de México o incluso hasta el presidenta de la República...²⁰⁷

En resumen, en la segunda mitad del siglo XVIII, el contrabando se convirtió en una práctica usual, como resultado de las medidas prohibitivas que la Corona impuso al intercambio intercolonial; sin embargo, su incapacidad para controlar la entrada de mercancías al territorio novohispano, fue aprovechado por comerciantes y empresas para introducir productos de manera ilícita. El alijo aumentó en el periodo bélico como consecuencia de la desarticulación de los mercados y la necesidad de abasto; fue utilizado por comerciantes, hacendados, mineros, para amortiguar las pérdidas que les ocasionaba la guerra, pero también algunos comandantes, tanto insurgentes como realistas, para hacerse de recursos financieros.

²⁰⁷ Bernecker, Op cit. p.62.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

SEGUNDA ETAPA 1816-1821

DE LA INSURRECCIÓN A LA PACIFICACIÓN

Este periodo de la guerra de independencia se caracterizó por el paulatino debilitamiento de las guerrillas insurgentes; como consecuencia de la captura y muerte de José María Morelos y la disolución del Congreso, la insurgencia perdió su dirigencia general y se atomizó, los líderes rebeldes actuaban de manera independiente en las regiones bajo su influencia; además, la contrarrevolución asestaba constantes derrotas a los guerrilleros, y su política de amnistía convenció a muchos cabecillas para que depusieran las armas y se retiraran a la vida privada o que actuaran en las filas realistas persiguiendo a sus antiguos aliados; aunque algunos –los menos- regresaron posteriormente a engrosar los grupos insurrectos, es decir, aceptaron la amnistía, sobre todo cuando estaban prácticamente derrotados, para ganar tiempo, reagruparse y regresar al combate.

En la segunda etapa de la guerra, podemos observar que en la región del Bajío, aunque disminuidos, continuaban operando las guerrillas de insurrectos, como: los hermanos Encarnación y Matías Ortiz conocidos como “los Pachones”, por ser originarios del Rancho de la Pachona, ubicado en el distrito de Pinos en Zacatecas; Rafael Rayón, Fernando Rosas, Ignacio Franco, el Padre Miguel Torres, Andrés Delgado alias “el Giro”, Miguel Borja, Bernardo Baeza; “los Nogaleños” que operaban principalmente en Michoacán entre otros.

Estos grupos de sediciosos, lograron mantenerse activos hasta poco antes de finalizar la guerra, pues las fuerzas realistas, no encontraban la manera de derrotarlos; por el contrario, Miguel Borja junto a Juan de Arago, lograron establecer su comandancia general en la hacienda “Las Burras”, distante 4 leguas de Guanajuato. Muchos de ellos fueron derrotados, cuando el Brigadier Melchor Álvarez, “...abrió en junio de 1819 una campaña para pacificar los reductos restantes que aún quedaban en las montañas. Adoptó las técnicas de contrainsurgencia...[que] incluían el desalojo de las regiones expuestas o en disputa, con el incendio de todos los asentamientos dispersos, la destrucción de las siembras y el restablecimiento de la población en lugares controlados por el gobierno...”²⁰⁸

En cambio, en el sur, desde Colima hasta la zona de la Montaña, en el actual estado de Guerrero, los grupos insurgentes estaban encabezados por Juan Álvarez, Gordiano Guzmán y Vicente Guerrero; esta región se convirtió en una fortaleza para los rebeldes, pues las milicias

²⁰⁸ Hamnett, *Raíces de la insurgencia...*, p. 216.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

guerrilleras estaban sostenidas y protegidas por los pueblos, quienes les proveían de alimentos e información de los movimientos de la tropa realista; Hamnett, sostiene que “hacia 1821 las fuerzas del gobierno se vieron obligadas a abandonar toda la porción sur de Michoacán y de Guadalajara a las bandas insurgentes, la principal de las cuales estaba bajo el mando de Gordiano Guzmán...”²⁰⁹ y siguió fuera de control del gobierno hasta mediados del siglo XIX.

También, es importante resaltar que, mientras los comandantes militares informaban al virrey Juan Ruiz de Apodaca de las constantes derrotas a los rebeldes y, por tanto, la pacificación de las provincias, en el año de 1818, el conductor de cargas reales, Martín Ángel Michaus, realizó constantes envíos de armas y pertrechos militares a las diferentes comandancias o destacamentos militares, en todas las direcciones del territorio. Como mencioné, hace falta mayor investigación sobre el transporte y abastecimiento de armas durante la primera etapa de la guerra; pues la poca información con la que se cuenta, se ubica en el segundo periodo, en el que destaca la empresa de Michaus.

Asimismo, se tiene mayor información acerca de la frecuencia, número de convoyes y los bienes que transportaban; pero, se carece de cifras sobre el movimiento de mercancías que los arrieros efectuaban fuera de la caravana; pues, en los años de 1818-1820, las condiciones de seguridad en los caminos mejoraron notablemente, y muchos conductores de recua se negaban a caminar en convoy para evitar los pagos y abusos de los comandantes militares.

Finalmente, quiero anotar que el contrabando en esta fase continuó siendo una práctica cotidiana, principalmente por los puertos de San Blas y Tampico; aunque el mayor número de protestas por los consulados de comerciantes, fueron en la primera etapa.

En el año de 1816, la insurgencia aún tenía la fuerza suficiente para obstruir los principales caminos, como lo demuestra el informe que el 31 de octubre de 1816, el virrey Apodaca, envió al Ministro de la Guerra; en él dice, que el tramo del camino entre la ciudad de Puebla y las villas de Córdoba y Orizaba, estaba bajo el control total de los insurgentes; ello se debía en gran medida porque Guadalupe Victoria se había fortificado en Monte Blanco, un lugar muy cercano a Orizaba, y no se explicaba “...por qué no pudo impedir, ni ha podido tomar el coronel don José Ruiz, teniendo en aquel territorio una fuerza respetable.”²¹⁰

²⁰⁹ *Ibíd.* p. 224.

²¹⁰ Herrerón Peredo, Carlos, *Guadalupe Victoria. Documentos I*, p. 86.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Desde el año de 1817, el ejército realista poco a poco fue tomando el control de amplias regiones y, sobre todo, de los caminos. Más aún, en el año de 1818, la paz parecía que era una realidad, en el Bajío, Oaxaca y Zacatecas, se desmovilizaron varios cuerpos de milicianos, los asaltos a los convoyes y el bloqueo de la vía México-Veracruz disminuyeron notablemente, en el mes de agosto de 1819 prácticamente desaparecieron; entonces, en su informe, el virrey dijo, que gracias a la tranquilidad en la ruta había aumentado el comercio, las caravanas seguían saliendo de Veracruz con las escoltas del correo y de los puestos del camino militar, ya que tenía mandado que los arrieros únicamente se les permitiera venir en trenes de mulas, para evitar a los ladrones.

Igualmente, el 2 de marzo de 1820, el Brigadier Melchor Álvarez, comandante general de Querétaro comunicó al virrey Apodaca, que “el camino de esta ciudad [Querétaro] a la de Celaya disfruta de la mayor tranquilidad y seguridad posible, en términos de ser transitado continuamente por toda clase de pasajeros de suerte que la tropa que escolta los convoyes solo lo hace de las barras de plata, pues el resto de los demás arrieros caminan solos y sin tener la más pequeña novedad.”²¹¹ Aunque la ruta Celaya-Querétaro, no representaba mayor importancia, pues no era una fuente económica importante para la insurgencia, constituye un indicativo de que ésta estaba muy debilitada.

También en la ruta hacia Veracruz, poco a poco aumentaba el movimiento de mercancías; según el consulado de comerciantes de Veracruz, en el año de 1817, “han entrado en esta plaza en el propio año 18 564 mulas cargadas, 25 coches, 63 literas y 12 carros; y salieron 18 335 mulas con carga, 25 coches, 63 literas y 12 volantes”²¹² esta cifra es muy elevada, si consideramos el número de convoyes que se organizaron en ese año; sin embargo, no se descarta que sea cierta, pues los comerciantes veracruzanos tenían acuerdos con Victoria, para que los insurgentes franquearan el paso a sus mercancías.

En el año de 1818, la insurgencia estaba muy debilitada, por tanto, la frecuencia de los convoyes aumentó y las mercancías nuevamente fluyeron a esa provincia; éstos siguieron organizándose muy grandes, como el que salió de México rumbo a Veracruz y, el 12 de mayo a su paso por Puebla, se integraron arrieros poblanos con 937 cargas de mercancías, entre las que destacaban 688 cargas de harina, 101 de anís, 89 de plata, 20 de garbanzo, 14 de pólvora,

²¹¹ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 62, foja 13. Informe del Brigadier Melchor Álvarez, comandante general de Querétaro al virrey Conde del Venadito”, 2 de marzo de 1820.

²¹² Lerdo de Tejada, op cit. nota al documento 27.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

12 de petates, 11 de jabón, y 2 cargas de fideos.²¹³ El que se organizó en el mes de octubre era aún más grande, en él también se integraron arrieros poblanos con 1870 cargas con destino al puerto de veracruzano, como se muestra en la tabla número 16.

Tabla núm. 16 Arrieros y mercancías salidas de Puebla en el convoy México-Veracruz, octubre de 1818.

	<i>Platas</i>	<i>Grana</i>	<i>pólvora</i>	<i>Harina</i>	<i>Azúcar</i>	<i>jabón</i>	<i>T. de cargas</i>
D. José María Guerrero	300						300
D. José Antonio Espinosa	215	26					241
Don Diego Briceño	73						73
Don Matías Rivero				21			21
Don Carlos Olvera	80	10					90
Don Juan Esteban Lugo			40				40
Don Ignacio Rubio			20				20
Don Antonio Marino			70				70
Don Luis Zúñiga			8				8
Don José Paredes			20				20
Don Manuel Alfaro					6		6
Don Aniceto Trejo			12				12
Don Vicente Trejo			12		1		13
Don José Hernández			7		8		15
Don Rafael Gallegos			8		7		15
Don José Trejo			25				25
Don graciano Badillo			16				16
Don Juan Escandón			35	23			58
Don Román Espinosa				35			35
Don Rafael Martínez				21			21
Don Doroteo Ximénez				34			34
Don Mariano Ortiz				19			19
Don Thomas Barranco				20			20
Don Francisco Montiel				10			10
Don José María Fonseca				12			12
Don Vidal Montes				27			27
D. José Mariano Esparza				24			24
D. José Antonio Arteaga				52			52
Don Miguel Díaz					47		47
Don Antonio López				42			42
Don José María Pérez						13	13
D. Juan Ignacio Trejo					18		18
Don Manuel Trejo				24			24
Don José Guevara				20	50		70
Don Thomas García				17			17
Don Manuel Rosendo				26			26
Don Antonio García				35			35
Don Lorenzo Lozano				22			22
Don Juan Peña						30	30
Don Juan Bautista				40			40
Don Juan José Márquez		30		30			60
Don Diego García				37			37
Don Manuel Guerrero				80			80
Don Hipólito Palma				12			12
Total	668	66	273	683	137	43	1870

Fuente: AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 50, foja 161, año 1818.

²¹³ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 50, foja 150, año 1818. Informe del diputado José María Guerrero al comandante del convoy, sargento mayor José de la Peña, Puebla 12 de mayo de 1818.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

La tabla anterior es muy ilustrativa respecto a los productos que fueron transportados en ese convoy, en el que la plata, harina y la pólvora ocuparon el mayor número de mulas; durante todo el periodo bélico el metal fue el que mayor cantidad de acémilas ocupó, incluso las caravanas se organizaron por la necesidad de enviar la plata a la metrópoli; asimismo, la tabla también nos muestra la cantidad de bestias de carga que llegaban a conducir o que estaban bajo la responsabilidad de cada uno de los arrieros y, como se observa, destaca don José María Guerrero con 300 mulas.

Entonces, en ese año, las condiciones del camino eran inmejorables para el tránsito de los muleros con sus recuas, según José María Quirós, secretario del Consulado de comerciantes de Veracruz, en su *Memoria de Estatuto*, reportó que “han entrado en esta plaza venidas por el camino real de Jalapa 20 550 mulas cargadas, 28 literas, 27 coches, 6 volantas y 3 carros; y han salido 20 842 mulas con carga, 28 literas, 27 coches, 6 volantas* y 3 carros.”²¹⁴ Y al año siguiente, el número de acémilas que entraron y salieron con carga del puerto fue similar.

A pesar de la disminución de los asaltos a las caravanas, éstas continuaban siendo escoltadas, “para evitar a los ladrones”, y a los arrieros no se les permitía transitar por su cuenta, pero el abuso de los soldados y responsables de las columnas, crearon malestar entre los fleteros, que a la menor oportunidad lo abandonaban; el 12 de mayo de 1818, en Puebla, se descubrió que varios arrieros habían desertado, según informó el diputado Don José María Guerrero, al comandante del convoy, sargento mayor de Asturias don José de la Peña.

Los intereses del propio Calleja en el tránsito de los convoyes, devinieron en la violación de las leyes, abuso de poder y corrupción, provocando la enérgica protesta del obispo de Puebla, quien el 22 de marzo de 1816, en carta al virrey Calleja, sostenía que:

Tiene S. M. sobre la mesa una descripción exacta de la naturaleza de estos convoyes, de sus directores y de los manejos ocultos que ha habido en cada uno. No se le oculta ni del abuso que se ha hecho de la marca Real para embargar mulas, ni el salvo conducto que cuando ha convenido se ha comprado de los mismos insurgentes. Tampoco ignora el descamino industrioso que se ha hecho de mulas cargadas de plata repartida

²¹⁴ Lerdo de Tejada, op cit. nota al documento 28.

*La Volanta era un carro descubierto, con varas largas, tirado por una sola bestia, muy usado por los campesinos. Francisco J. Santamaría, *Diccionario de mejicanismos*, 2ª. Edición, Porrúa, México, 1974, p. 1117.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

entre pocos, o la facilidad con que se han cortado las cuerdas de aquellas cargas que no podían pasar adelante por el cansancio de las mulas y cuyos efectos se han distribuido entre la tropa impunemente²¹⁵

Además, decía el obispo, que estaba impresionado de la opulencia de los jefes realistas, encargados de proteger a los convoyes. En su respuesta, Calleja aceptó que no había podido controlar los abusos de los soldados a las caravanas. Poco tiempo después de este intercambio epistolar, el virrey fue sustituido por Juan Ruiz de Apodaca, el 20 de septiembre de 1816.

Los robos y abusos tanto a los arrieros como a pasajeros de los trenes de mulas por los mismos escoltas militares fueron comunes; en noviembre de 1819, una columna procedente de San Luis Potosí que se dirigía la ciudad de México, en la parada que hizo en las inmediaciones de la hacienda *La Sauceda* se perdieron tres barras de plata, después que el comandante hizo la investigación, resultó que el Sargento Bernardino Gómez, de la 5ª. Compañía de Sierra Gorda en complicidad con un cabo y tres soldados, escondieron las barras de plata y desertaron para después ir a venderlas a San Luis de la Paz.²¹⁶

Mientras que las condiciones de seguridad en los caminos aumentaban, el contrabando de plata seguía en su apogeo. En el año de 1818, ante la incapacidad de la Real Hacienda de cobrar impuestos, los oficiales de la Caja de San Luis Potosí, informaron que ésta estaba vacía, la causa, decían, era que los mercaderes compraban la plata directamente a los mineros quienes así evadían el Quinto Real; entonces “...fundían la plata en las fundiciones que existían en Real de Catorce, Matehuala y Cedral y después, para no pagar los derechos, los comerciantes sacaban la plata clandestinamente hacia Tampico, vía Altamira, por un atajo que conocía el arriero Victoriano Aguilar...”²¹⁷ al parecer esta fue la ruta más importante para del contrabando de plata; algunos negociantes la usaban para adquirir mercancías de los ingleses por el puerto de Tampico.

Don Antonio Castrillón encargado de la Aduana de Zacatecas, el 13 de mayo de 1818, denunció ante el Director General de Alcabalas del reino, don Francisco Rendón, el contrabando de plata, que

²¹⁵ “Controversia entre el obispo de Puebla y el virrey Calleja”, en *Boletín del archivo general de la nación*, t. IV, núm. 5, sep-oct. De 1933, pp. 660-661, también citado en Ortiz Escamilla *Guerra y gobierno...* pp. 137-138.

²¹⁶ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 63, foja 20, año 1820. “Melchor Álvarez al virrey Conde del Venadito”, Querétaro, noviembre de 1819.

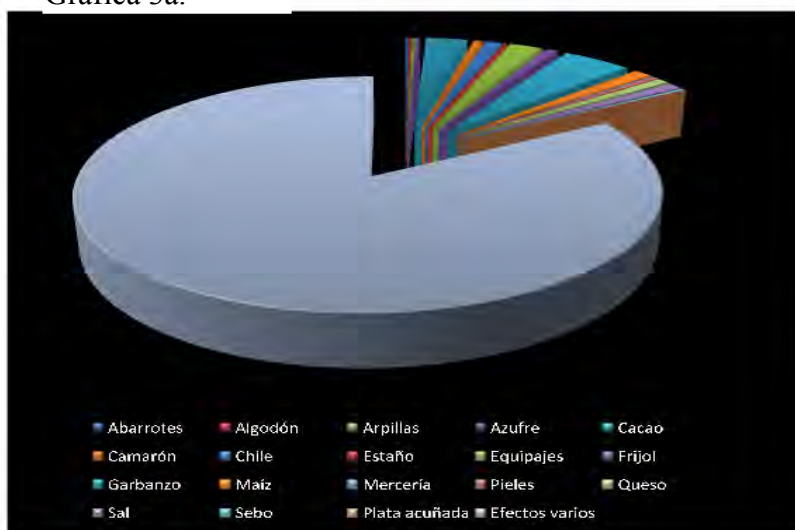
²¹⁷ Romero, Op cit. p. 134.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Siendo imposible de conseguir por mas esfuerzos que hago el que los comerciantes se presenten a pagar el 2% de convoy que les está establecido a las platas, cuyo escandaloso contrabando, se demuestra indubitablemente con el crecido número de barras que sale mensualmente en cada convoy de esta para esa capital, pues las ventas que verifican en este alcabalarorio son de muy poca consideración por lo atrasado que se ha visto este Real de Minas por lo que: sacan como Viadantes a sus respectivos destinos el total de sus cargamentos y lo cierto que aquí ferian sus reales a Barras sin presentarlos en las administraciones de donde salen...²¹⁸

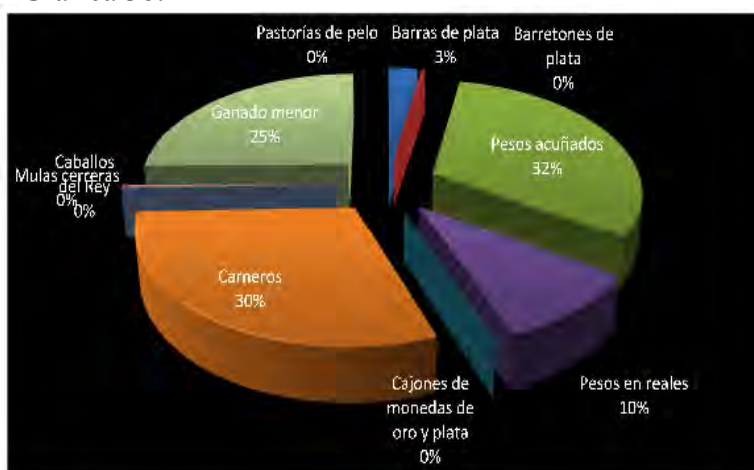
Productos transportados en convoy de Querétaro a la ciudad de México, año 1819.²¹⁹

Gráfica 3a.



Productos	%	cargas
Abarrotes	0.19	18
Algodón	0.17	16
Arpillas	0.19	18
Azufre	0.28	26
Cacao	2.78	260
Camarón	0.64	60
Chile	1.07	100
Estaño	0.15	14
Equipajes	2.14	200
Frijol	0.80	75
Garbanzo	4.64	434
Maiz	1.20	112
Mercería	0.11	10
Pieles	0.31	29
Queso	0.77	72
Sal	0.96	90
Sebo	0.21	20
Plata acuñada	0.03	3
Efectos varios	83.35	7792
Total		9349

Gráfica 3b.*



	%	Carga
Barras de plata	2.648	4222
Barretones de plata	0.305	486
Pesos acuñados	31.36	50000
Pesos en reales	10.04	16000
Cajones de monedas de oro y plata	0.043	68
Carneros	30.11	48000
Mulas cerrereras	0.132	210
Caballos del Rey	0.282	450
Ganado menor	25.09	40000
Pastorias de pelo	0.003	4

²¹⁸ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, caja 219, exp. 14, año 1818. “De Antonio Castrillón a Francisco Rendón, Director General de Alcabalas del Reino”, Zacatecas, 13 de mayo de 1818.

²¹⁹ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo 39; *Operaciones de Guerra*, Volúmenes 57, 58, 60 y 63.

* Nota: la gráfica 3b es la continuación de la anterior.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

También, en el año de 1819, las condiciones mejoraron en la ruta de Querétaro a la capital, pues (como podemos observar en la gráfica 3a y su continuación en la 3b) se transportaron 9 349 cargas, de las cuales 7 792 que representan el 83.35%, son del ramo “efectos varios”, en este ramo generalmente incluían los textiles y mercancía extranjera, gran parte de ella había ingresado de manera ilícita. Asimismo, entraron 48 000 carneros y 40 000 cabezas de ganado menor a la ciudad de México y, es notable la tendencia a la baja de las barras de plata, pues sólo ingresaron 4 222 en convoy; esa disminución fue resultado de: la falta de crédito; el encarecimiento de los insumos necesarios para el buen funcionamiento de las minas, tales como el azogue, maíz, sal; falta de dinero para cubrir los salarios a los trabajadores que aún se empleaban en la minería y, como ya mencionamos, el contrabando de barras de plata por los puertos de Tampico y San Blas.

En el Bajío, uno de los comandantes realistas que se encargaron de combatir a los grupos rebeldes, fue el teniente coronel Anastasio Bustamante, quien al obtener algunas victorias sobre los insurgentes, logró crear mejores condiciones para el transporte de mercancías; los arrieros poco a poco comenzaron a transitar el camino por su cuenta y riesgo; por ello, en una comunicación del 7 de mayo de 1820, el comandante militar de Querétaro, Brigadier Melchor Álvarez dice al Virrey Conde del Venadito, que “...habiendo salido antes de ayer de esta ciudad como se tenía de costumbre una partida al punto de Montenegro para que recibiera allí el convoy procedente de San Luis Potosí [h]a regresado ayer sin traer una sola carga, pues todos los arrieros caminan solos y con tanta seguridad que es la razón por que no aguardan se les escolte en convoy como se hacía anteriormente...”²²⁰.

Igualmente, desde marzo de 1820 en “...el camino de esta ciudad [Querétaro] a la de Celaya disfruta de la mayor tranquilidad y seguridad posible, en términos de ser transitado continuamente por toda clase de pasajeros de suerte que la tropa que escolta los convoyes solo lo hace de las barras de plata, pues el resto de los demás arrieros caminan solos...”²²¹

²²⁰ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 62, foja 147, año 1820. . “Melchor Álvarez, comandante general de Querétaro al virrey Conde del Venadito”, Querétaro, 2 de marzo de 1820.

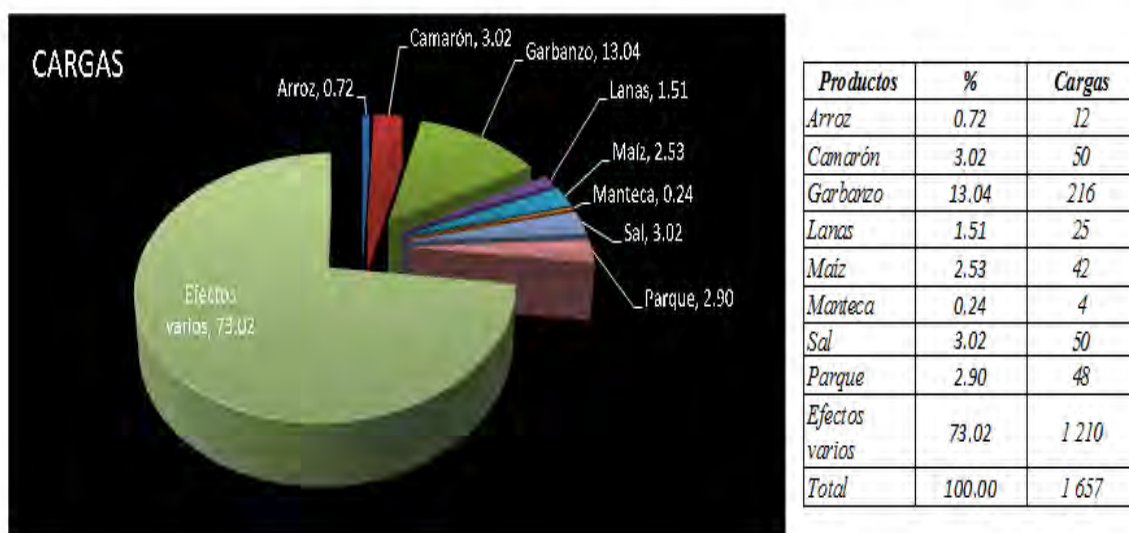
²²¹ *Ibid.* foja 13. “Melchor Álvarez, comandante general de Querétaro al virrey Conde del Venadito”, Querétaro, 2 de marzo de 1820.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

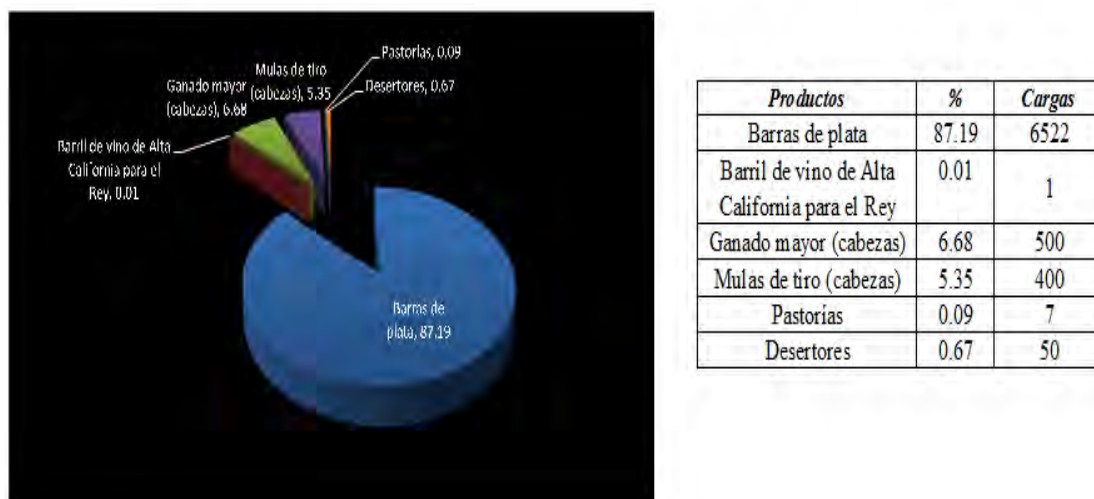
A pesar de que muchos arrieros preferían viajar por su cuenta, aún fue elevado el número de cargas de mercancías que se transportaron en convoy durante el año de 1820, como lo muestran las siguientes gráficas.

Productos transportados en convoy de Querétaro a la ciudad de México, año 1820.²²²

Gráfica 4a.



Gráfica 4b



Hacia el final de periodo insurgente es indudable que las condiciones para el tránsito de las caravanas mejoraron, pero en la misma medida también aumentó la negativa de los

²²² AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo 39; *Operaciones de Guerra*, Volúmenes 50, 62 y 63.

* Nota: la gráfica 4b es la continuación de la anterior.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

arrieros a viajar en la columna, como demostración de fastidio por los abusos de la escolta, el desacuerdo en el itinerario a recorrer y por los pagos a los que eran obligados. Por ello, para evitar mayores disgustos a los muleros, el 16 de febrero de 1820 el Virrey Conde del Venadito, ordenó al comandante militar de Querétaro que "...no se les debe obligar a los arrieros y trajinantes del convoy de San Luis Potosí ni a ningún otro a que transiten por esta ciudad, pudiendo hacerlo por camino más corto..."²²³ sin embargo, el brigadier Melchor Álvarez pugnaba para que los conductores de recua, "...sin que precisamente aquellos entraren a aquí pagasen la pensión señalada en cualesquiera paraje de esta demarcación para la manutención de los urbanos."²²⁴

En el año de 1820, como se observa en las gráficas 4a y 4b, a excepción de la cantidad total de las barras de plata, que incluso fue mayor a la del año anterior, disminuyó notablemente la cantidad de cargas transportadas en convoy, esto es explicable si se toma en cuenta que muchos arrieros preferían hacer sus traslados de manera independiente; además, un gran número de caravanas se dirigían directamente a los centros urbanos de la provincia sin pasar por la ciudad de México; por ejemplo, de Tampico a San Luis Potosí y de allí a Zacatecas y Durango; también de San Blas a Guadalajara.

En la tabla núm. 17, se muestran el total de cargas transportadas en convoy, que ingresaron a la capital virreinal por el camino de Querétaro; también cabe aclarar que la información que contiene es únicamente la que he localizado hasta ahora en el Archivo General de la Nación, aún falta revisar una gran cantidad de expedientes, en los que creo hallar información para llenar los huecos existentes en este trabajo.

Tabla núm. 17. Cargas transportadas en convoy por el camino Querétaro-Ciudad de México.

<i>Año</i>	<i>Núm. de cargas</i>	<i>Observaciones</i>
1820	1657	1 210 cargas con "efectos varios"
1819	9 349	7 292 cargas de "efectos varios"
1818	3 166	0 cargas de "efectos de Europa"
1817	1 802.5	Todas de "efectos de Europa"
1816	5 729	5 500.5 "efectos de Europa"
Total	21 703.5	15 805 cargas de "efectos de Europa"

²²³ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 63, foja 209, "Del virrey a Melchor Álvarez", Querétaro, 16 de febrero de 1820.

²²⁴ *Ibid.* foja 209.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Asimismo, nos muestra que el 72.82% del total de cargas por convoy, fueron de “efectos varios”, entre las que se incluyen las mercancías cuyo origen es el viejo continente y, muchas de ellas ingresaron de manera ilícita.

Finalmente, la necesidad de mulas por los ejércitos beligerantes fue permanente durante la guerra, incluso poco tiempo antes de finalizar, el ejército realista llegó a ocasionar conflictos con las autoridades de algunos pueblos, como lo ocurrido el 15 de junio de 1820, en el pueblo de Tula, cuando el capitán Hilario Díaz González, al frente de una partida del Batallón Ligero de México, entró al pueblo y pidió 15 mulas y 26 burros, los cuales, el ayuntamiento no estaba en condiciones de proporcionar; entonces el capitán ordenó que compareciese el alcalde ante él, y al negarse “...en seguida mandó un cabo y cuatro soldados armados para que lo condujesen lo que se verificó por que habiendo estos encontrado que salía de su casa lo obligó bochornosamente a marchar con ellos hasta una de las calles públicas en que nos encontramos un oficial de dicho cuerpo el que hizo que la patrulla se retirase al cuartel.”²²⁵

3.9 Los ingresos de los Insurgente

Ante la necesidad de dinero, los rebeldes trataban bien a los conductores de recuas, pues eran una fuente importante de recursos, por lo que el 12 de octubre de 1817, Guadalupe Victoria, ordenó que era necesario aumentar las rentas de la Hacienda de los rebeldes, “...y en mucha parte se conseguirá, tratando bien a los arrieros y amonestando a los soldados que los conducen [para que] no los perjudiquen en lo más mínimo.”²²⁶

También tenían ingresos que provenían del cobro de impuestos, el insurgente Atilano García, por ejemplo, recibía los tributos sobre el pulque en los partidos de Toluca y Cuautitlán y en los Llanos de Apan, Orizaba y Zacatlán el recaudador general de contribuciones era Ignacio Martínez. Virginia Guedea, presenta el caso de una hacienda pulquera “...de San José el Grande, en la jurisdicción de Apan, cuyo administrador Juan Vargas Machuca [...], remitió a los insurgentes diversas cantidades en distintas ocasiones de

²²⁵ AGN, *Operaciones de Guerra*, expediente 35, foja 237. “Pioquinto Gordo Diego Montoya, José Ángel Saavedra, Miguel Ortiz, Gabriel Montoya al virrey Conde del Venadito”, Tula, 19 de julio de 1820.

²²⁶ “Victoria a Víctor Pérez que recibió reales y paños, encarga se trate bien a arrieros para mejorar las rentas”, 12 de octubre de 1817, en Herrejón Peredo, Carlos, *Guadalupe Victoria. Documentos*, T. I, p. 106.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

las que se le entregaron los correspondientes recibos.”²²⁷ Una de esas cantidades fue por el monto de 1 100 pesos a José Francisco Osorno.

En el año de 1819, en el Bajío había un gran número de haciendas que pagaban contribución mensualmente a los insurgentes de la región, la suma de 1889 pesos, como se indica en el documento 4 del apéndice; además “las haciendas: de Jofre, Puerto de Pinto, Cerro Prieto, Mayorazgo, San Cristóbal, Valenzuela, Nacimiento, San José, Roque, Obraje, el Señor Las Pulgas, la Cañada de los Maldonado, el Picacho, Pie de Gallo, el Potrero de Xalpa, Xalpita, y Maldonado; se siembran y benefician por cuenta de los insurgentes o a medias con ellos siendo la totalidad de la cosecha para beneficio de los rebeldes de Xalpa.”²²⁸ Cobran de igual manera a los caminantes comerciantes que conducen cerdos, partidas de ganado mayor y menor, por introducción de semillas un tanto a proporción de su valor y por los pasaportes.

El cobro de impuestos en zonas de influencia insurgente como en “...el Bajío, Valladolid y el Sur de la intendencia de México cada familia debía pagar dos reales mensuales. Otros gravámenes eran, por un pasaporte, un real, y el permiso de comercio entre las zonas insurgentes y realistas requería de un pasaporte que dependía del monto de las mercancías...”²²⁹

En el Bajío, a tan sólo 4 o 5 leguas de Guanajuato, en la hacienda *Las Burras* propiedad del Marqués de Rayas, los insurgentes crearon “la comandancia general de San José de los Llanos” e implantaron una serie de contribuciones, una de ellas fue la de comercio, tanto fuera o dentro del territorio controlado por los insurgentes; el coronel Juan Arago comandante general decretó, “en uso de las facultades que me son conferidas por el superior gobierno mexicano prevengo se guarden en todo su rigor los artículos siguientes²³⁰:

- Se cobrará el treinta por ciento de los efectos que se introduzcan a las plazas enemigas.
- No padecerán alteración en sus contribuciones los efectos que se vendan en los lugares que están por las armas de la República [sic], aunque los efectos sean

²²⁷ Guedea, Virginia, *La insurgencia en el Departamento del Norte. Los Llanos de Apan y la Sierra de Puebla 1810-1816*, p. 84.

²²⁸ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 58, foja 111, año 1819. “Melchor Álvarez al virrey Conde del Venadito”, Querétaro, 28 de julio de 1819.

²²⁹ Ortiz Escamilla, Op cit. p. 97.

²³⁰ AGN, *Infidencias*, Vol. 91, foja 70, “El señor coronel comandante general de esta provincia don Juan de Arago a los habitantes de ella”, 17 de abril de 1819.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

traídos de plazas enemigas y sólo se cobrarán los derechos establecidos e impuestos por el gobierno de la nación.

- La confiscación de la carga y recua impuesta al que transitase sin pasaporte.
- Los denunciantes tendrán la tercera parte de los efectos embargados.

Estas medidas nos muestran el control insurgente sobre el comercio en esa región, pero esto no era nuevo, desde el año de 1812, los rebeldes ya habían controlado “...las haciendas e ingenios del sur de Puebla [que] llevó a un floreciente comercio en ganado, pieles, azúcar, miel y bebidas alcohólicas, lo cual significó beneficios para la causa insurgente. Estas actividades comerciales se propagaron a lo largo de 1812 por la región comprendida entre Acatlán e Izúcar, Chietla, Chiautla y Huaquichula...”²³¹.

También, en la región de Guadalajara, el comercio con los insurgentes, obligó al Intendente a enviar un oficio con fecha de 9 de octubre de 1813, al Brigadier José de la Cruz, en el que decía tener

fundadas denuncias de las compras que D. Francisco Toledo hacía al rebelde José Antonio Segura [y] lo hice aprehender cuando se presentó en esta Villa a vender sebo ...[que junto a D. Ramón y D. Santos Franco] han comprado al citado cabecilla Segura cinco cincuenta y cuatro cargas de trigo de la Hacienda de la Cañada y de ésta la llevaron al Comedero a moler, de ella la están extrayendo en mulas que han pedido con orden del mismo Segura en la Hacienda de la Cañada y Pueblo del Rincón...”²³²

Además, de la aprehensión de don Ramón y Santos Franco, también ordenó embargar las mulas y cargas que llevaran para entregar a don Ramón Murúa.

Otra fuente de financiamiento insurgente fue el cobro de impuestos a los arrendatarios de las haciendas en la zona de influencia, en esta región tenían un buen número de ellas en las que cobraban a sus arrendatarios una cantidad por el número de fanegas que sembraban, a razón de 6 o 7 pesos por fanega, con base en esa recaudación lograron obtener 2 859. 5 pesos. Véase la tabla núm. 18.

²³¹ Hamnett, *Raíces de la insurgencia...*, Op cit. p. 192.

²³² “Orden para que se aprehenda en las garitas de Guadalajara la harina y trigo que se indica”, 9 de octubre de 1813, en Hernández y Dávalos, Op cit. t. 5, p.920.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Tabla núm. 18 Contribución de arrendatarios a la insurgencia, año 1818.

Temascatio	500.0
San Nicolás de Saus	244.2
Pisos de San Nicolás del Saus	03.0
San Pablo del Terrero	126.0
Comedero	344.4
Pisos de Comedero	14.0
Lo de Sierra	50.0
Lo de Carlos	194.4
Rancho de Peñuelas	31.0
San Antonio Belmontes	320.4
Pisos de San Antonio Belmontes	13.4
Copal	253.1
Garrida	227.5
Puertas de Garrida.	43.1
Marquez	40.2
Puertas de Marquez.	81.2
Taneta	27.2.1/2
Puertas de Taneta	49.4
Calera	135.0
Llanito	35.0
Copalillo	46.2
Marañón	24.0
Ojo de Agua	12.0
Xanipitio	24.0
En la hacienda la Taneta un rancho	20.0
<i>Suma total</i>	2 859.5. ½

Fuente: AGN, *Infidencias*, Vol. 91, año 1818, foja 148.

En iguales condiciones estaban las haciendas de la jurisdicción de Salvatierra²³³ y las haciendas del Conde de Santiago pagaron once mil pesos en granos, cueros, bestias de carga y pulque a los insurgentes²³⁴

Además, “Los pueblos de Ixtla, San Bartola, Pueblo Nuevo, Apaseo el Alto, Cazones, San Pedro de la Cañada, Santa María Magdalena, San Juan de la Vega, y el Diablito, dan contribución a los insurgentes a razón de 4 reales por cada habitante a cuyo efecto tienen padrones...”²³⁵

Como mencionamos más arriba, la diversidad de fuentes de financiamiento incluía el cobro de los diezmos, este se hacía a partir de un padrón que tenían los insurgentes, que les redituaba contribución en dinero y especie; Morelos mismo decretó el diezmo a la grana en la provincia de Oaxaca, la cual fue gravada cuando menos mientras duró la ocupación

²³³ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 58, foja 112, “Melchor Álvarez al virrey Conde del Venadito”, Querétaro, 28 de julio de 1819.

²³⁴ Ladd, Op cit. p. 171.

²³⁵ AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol.58, foja 112, año 1819. “Melchor Álvarez al virrey Conde del Venadito”, Querétaro, 28 de julio de 1819.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

insurgente de la ciudad. Asimismo, por medio de Ignacio Ayala, Morelos ordenó a Juan Nepomuceno Cabrera, administrador de rentas nacionales, "...que las rentas que le estaban cedidas de diezmos, alcabalas, etcétera, al excelentísimo señor comandante, licenciado don Francisco Solórzano, de su hacienda de las Balsas, la que Cutio y Tamo con los partidos de Sinagua y Churumuco, se reúnan a los bienes nacionales para socorro de las urgentes necesidades que padecen los cantones de Pie de la Cuesta y Veladero..."²³⁶ el diezmo se siguió cobrando en dinero y especie en las zonas bajo control de los insurgentes, como podemos observar en la tabla núm. 19.

Tabla núm. 19 Diezmos de las haciendas a la comandancia general de San José de los Llanos, año de 1818.

	<i>beceros</i>	<i>burros</i>	<i>chivos</i>	<i>Dinero</i>
Hacienda de lo de Carlos y lo de Sierra	17	2	71	33.7
Hacienda del Comedero	17	0	36	9.0
San Antonio Belmontes	10	3	6	5.2
Xanipitio	32	3	55	18.7
San Pablo del Terrero	9	3	57	8.5
<i>Total</i>	85	11	225	75.5

Fuente: AGN, *Infidencias*, Vol. 91, año 1818.

Don Vicente Robles era el administrador general de las haciendas que estaban bajo la "jurisdicción" de la comandancia general de San José de los Llanos, quien llevaba un registro detallado de las entradas de esa administración, en el que están asentados los 11 600 pesos por concepto del arrendamiento de las haciendas. (véase la tabla núm. 20). Es de llamar la atención el control que llegó a tener la insurgencia en este territorio, ubicado en el Bajío, muy cerca de la ciudad de Guanajuato; sin que las fuerzas realistas pudieran exterminarlos o al menos expulsarlos.

Tabla núm. 20 Haciendas arrendadas por los insurgentes, año 1818.

<i>Chichimequillas</i> al señor Bachiller don Vicente Saavedra, en	600.0
<i>San Cristóbal del Conde</i> , a don Mariano Obregón, en.	2 000.0
<i>La Sandía</i> a don Manuel Esquivel, en.	4 000.0
<i>Santa Ana del Conde</i> a don Antonio Morales, en.	2 000.0
<i>Cuevas</i> al señor bachiller don Máximo Suque, en	2 000.0
<i>Temascatio</i> , a don Laureano Torrescano, en 1 000, dando la mitad de estos a la comandancia del Valle de Santiago por convenio.	500.0
<i>El Molino de la Sardina</i> , a don José Eustaquio de Austria, en	500.0
<i>Total</i>	11 600.0

Fuente: AGN, *Infidencias*, Vol. 91, año 1818, foja: 164.

²³⁶ Herrerón Peredo, Carlos, *Morelos. Documentos inéditos de vida revolucionaria*, p. 228.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Por último, se ha de mencionar el ingreso por concepto de los pasaportes, como lo estableció el decreto de Arago; todos los arrieros-comerciantes en pequeño llamados “viadantes” debían contar con un pasaporte, cuyo costo estaba determinado por la cantidad de mercancías que transportaba. Es indudable que la política de cobrar del 30% a las mercancías que transitaban por territorio insurgente para venderse en los mercados bajo control realista, le dejaba grandes dividendos, mientras que las mercancías introducidas para su venta en los mercados establecidos en territorio insurgente, no pagarían más que las establecidas, estas medidas tenían como objetivo el abastecimiento insurgente y desalentar el comercio en territorio realista.

Desde el año de 1816, en el Bajío los insurgentes controlaron una gran región, en ella cobraban contribución a la población y sobre todo establecieron su comandancia general en la hacienda Las Burras; en el año de 1818, una de las medidas que don Antonio Linares, comandante general de Guanajuato, ordenó para erradicarlos de esa región, fue “...situar allí un destacamento [en la hacienda las Burras] y otro en la Hacienda de Cueva distante 3 leguas de Guanajuato por cuya medida quedaría expedito el camino de aquella ciudad y podrían reunirse los rancheros de ambas fincas y formar compañías de Realistas para su defensa.”²³⁷ Sin embargo, no se estableció el destacamento, ya que el teniente coronel Pedro Ruiz de Otaño, quien tenía bajo su responsabilidad esa demarcación y perseguir a los rebeldes encabezados por Miguel Borja, también se ocupaba de escoltar los convoyes a Celaya. Finalmente, como hemos visto, los rebeldes tenían varias fuentes de financiamiento, éstas variaban de acuerdo a las regiones donde accionaban.

El 24 de noviembre de 1818, don Antonio Linares encargó al teniente coronel Anastasio Bustamante en coordinación con el coronel Márquez, perseguir a los rebeldes, Torres, Carlos Barroso y a la gavilla de Andrés Delgado alias el “Giro”, que hostilizaban haciendas y ranchos del margen izquierdo del Río Grande. Para ello ya había pedido más armas a la ciudad de México, estas consistieron en 8 cajones de espadas y pistolas, conducidas por el teniente coronel Martín Ángel Michaus, y entregados en Salamanca el 17 de agosto de 1818 a

²³⁷ AGN, *Infidencias*, Vol. 91, año 1819. “Providencias para impedir que los rebeldes exijan contribuciones, ni hagan siembras en la Hacienda de Burras y otras de la Provincia de Guanajuato.”, Comandante general de la provincia de Guanajuato, 24 de noviembre de 1818.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

Bustamante, quien estaba al frente de “...los Escuadrones del Regimiento de Dragones provinciales de San Luis que operan en la provincia de Guanajuato.”²³⁸

3.10 Abastecimiento del ejército realista

El desarrollo de la guerra pudo ser diferente sin el abastecimiento a los ejércitos contendientes por los arrieros, cualquier acción militar estaba condicionada a la disponibilidad suficiente de mulas, los arrieros con sus acémilas tenían la tarea de transportar los pertrechos militares necesarios para cualquier batalla.

En el año de 1818 el abastecimiento de armas y pertrechos militares a las diferentes divisiones militares los realizó el conductor de “Cargas Reales”, Martín Ángel Micháus, de acuerdo con el contrato que tenía con la “Real Hacienda” debía entregar los acuses de recibo de los oficiales a los que estaba dirigido el cargamento, en los que se demostraba haber entregado completos y en buen estado los materiales de guerra que enviaban desde México, por don Ángel Paniagua, comisario de Guerra de los Reales Ejércitos, de Artillería, y de su Maestranza en el Departamento de México.

Tan sólo en ese año, por el transporte de armas, balas, pólvora y pertrechos militares, el teniente coronel Martín Ángel Michaus, reclamó a la tesorería del ejército, la cantidad de 12 615.1²³⁹ pesos, de un total de 17 902 pesos 7 reales; dicho monto incluye el salario dado a los guardaveladores, el material que se usó para proteger las cargas y el porcentaje del 1% por conducir 100 000 pesos a la tesorería en Zacatecas y 65 pesos por conducir 10 000 pesos a Veracruz y entregarlos a don Luis de Onís plenipotenciario de Su Majestad; es muy ilustrativo el costo elevado por el flete que cobraba Michaus, por ejemplo, por 15 mulas cargadas con pólvora, conducidos al puerto de Acapulco, cobró a 65 pesos cada carga lo que dio un total de 975 pesos, y puesto que las cargas iban en convoy, le sumaba el 2% por derecho de convoy.

También es importante observar que, don Martín Ángel Michaus proporcionó 17 mulas que estuvieron 56 días al servicio de la división del Coronel Márquez en la región de Pénjamo, las cuales recibieron un pago de un peso, medio real al día/mula, dando un total de 1

²³⁸ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, legajo 35, expediente 1, 7 de julio de 1818.

²³⁹ Nota: la cantidad de 17 902. 7 es el total de tres reclamos de pago; en la tabla solamente se registran las entregas de armas y pertrechos militares.

CAPITULO III. LA ARRIERÍA DURANTE LA GUERRA

011 pesos; muy elevado en comparación al pago que daban a los arrieros y propietarios de mulas embargadas, cuya retribución era de 2 reales y medio por día. (Véase documento núm. 5 en el apéndice).

En resumen, las mulas fueron el principal medio de transporte, tanto en el comercio como en el ejército, sin ellas se hubiera paralizado el movimiento de mercancías y el ejército no hubiera podido trasladarse a los puntos donde enfrentó a las fuerzas insurgentes; es decir, sin las acémilas el desarrollo de la guerra hubiese tomado otros derroteros. Pero no sólo en la guerra de independencia fueron indispensables, durante el siglo XIX el ejército mexicano dependió de las acémilas para el traslado de equipajes y pertrechos militares, por eso, en la sesión del 20 de septiembre de 1826, en la cámara de diputados, se discutió y aprobó un proyecto para dotar al ejército nacional de un número de mulas para su servicio; se estableció que por cada regimiento de infantería y caballería permanente, se les asignarían 46 mulas de carga, las cuales serían mantenidas por la hacienda pública a razón de 4 pesos mensuales cada una; en el artículo segundo, se asienta que se atenderá al mantenimiento de los arrieros y mulas, quienes se encargarían del transporte de los equipajes de la tropa y de los oficiales; para la conducción de municiones, trenes, efectos de parque, se contratarán las mulas que se necesiten.²⁴⁰

²⁴⁰ Periódico: *Águila Mexicana*, núm. 148, 24 de septiembre de 1826, México, Distrito Federal.

A MANERA DE CONCLUSIÓN

La arriería siguió siendo el medio más importante en el transporte de mercancías durante el periodo insurgente, aunque presentó variaciones de acuerdo con el desarrollo de la lucha armada; es decir, vivió un periodo crítico entre los años 1810-1815, para después recuperarse poco a poco hacia el año de 1816 hasta el fin de la guerra.

Las acciones militares tuvieron sus efectos en el transporte de mercancías, pues pasó de ser una actividad económica en la que su eficiencia estaba determinada por la disponibilidad de recuas y los obstáculos “naturales” de los caminos; a la modalidad de los *convoyes*, que se organizaron a partir de las condiciones económicas y militares que permitieron su preparación; marchaban protegidos por una escolta responsable de su seguridad durante el trayecto; también recibían resguardo de las tropas de cada uno de los centros urbanos más importantes ubicados en su itinerario. Las caravanas estaban dotadas de una estructura que las hacía menos vulnerables al ataque de los insurgentes.

En general, durante la guerra de independencia no hubo un sólo convoy que transportara plata del rey o de particulares, entre otras mercancías, que careciera de una fuerte compañía de dragones; el número de efectivos que lo resguardaban, estaba en relación al valor de las mercancías y número de barras de plata que trasladara.

Los trenes de mulas escoltados, fue la respuesta realista a la estrategia insurgente de bloquear los caminos y atacar a las caravanas, pues, con ello, los rebeldes perseguían dos objetivos; el primero, hacerse de los recursos económicos para financiarse y el segundo, dislocar los circuitos comerciales a fin de desquiciar los mercados regionales, por tanto, el gobierno colonial se vería sin recursos con qué armar al ejército realista; además, con el desabasto a las ciudades esperaban desencadenar el descontento de la población urbana para que se levantara en contra de las autoridades virreinales. El cierre de las rutas de comercio tuvo severas consecuencias, la minería, por ejemplo, experimentó un declive como resultado, del alza e insuficiente suministro de los insumos básicos, como el azogue, el maíz, la sal, paja, mulas entre otros; también enfrentó las dificultades de falta de transporte de la plata a las casas de moneda para su acuñación; por lo que algunas minas dejaron de trabajar y otras bajaron notablemente su producción.

La endémica escasez de recursos económicos de la Real Hacienda para financiar la protección de las caravanas, obligó a las autoridades coloniales a crear una serie de nuevos

A MANERA DE CONCLUSIÓN

impuestos, entre los que destacan: el *derecho de convoy* cuyo monto era del 2%, sobre todas las mercancías que fueran trasladadas de un lugar a otro, más el 0.5% que la Casa de Moneda cobraba a la plata, al tiempo de su amonedación; la cifra recaudada por este impuesto entre julio de 1811 y diciembre de 1815, fue de 1 822 578 pesos. Sin embargo, aún falta investigar la cantidad recaudada por ese impuesto en la segunda etapa, es decir, de 1816-1821; año en el que fue abolido.

No obstante, el fuerte resguardo militar a las caravanas, no era suficiente para garantizar la seguridad durante el trayecto, sobre todo en regiones con gran actividad guerrillera insurgente, especialmente el camino México-Puebla-Veracruz; en esta ruta, las columnas constantemente eran atacadas y varias de ellas llegaron a tener grandes pérdidas. El transporte en *convoy*, no fue capaz de resolver las necesidades del movimiento de las mercancías, debido que en las regiones más productivas o importantes para el intercambio como: el Bajío, los Llanos de Apan, Oaxaca, Puebla, Michoacán y Veracruz, también fueron las de mayor actividad de los grupos rebeldes; por tanto, lograron la dislocación del intercambio regional.

El caminar en trenes de mulas llegó a ser inconveniente para los arrieros, pues el sistema era costoso, lento y, además eran objeto de abusos por los comandantes responsables de protegerlos; quienes obtuvieron grandes beneficios económicos; muchas veces la organización de las columnas estaba determinada por los intereses de algún oficial, como fueron los casos de Agustín de Iturbide, Saturnino Samaniego, Félix de la Madrid, José Gabriel de Armijo, José de la Cruz, Joaquín Arredondo y el propio Calleja.

La incapacidad o falta de voluntad del virrey para controlar a los militares, prácticamente los dejó en libertad de actuar conforme a sus intereses, sus acciones estaban determinadas por el lucro más que por la derrota de los rebeldes; es decir, hicieron de la guerra un buen negocio y, por tanto, entre más durara el conflicto mayores serían las ganancias. Entonces, la custodia de los convoyes, abrió la puerta a los oficiales militares en el comercio y muy pronto rivalizaron en riqueza y poder con los antiguos empresarios. Además de lo económico también se fortalecieron políticamente y, muchos de ellos se convirtieron en los primeros caciques regionales. Durante el siglo XIX, van a estar en la disputa por el poder estatal o nacional.

Agustín de Iturbide, por ejemplo, esperaba que escaseara el azogue en las minas de Guanajuato, entonces organizaba una caravana en la que transportaba los insumos necesarios

A MANERA DE CONCLUSIÓN

para la minería y los vendía a precios más elevados del normal o bajo las condiciones que él establecía; otra manera de hacerse de recursos era “la pérdida” de las mulas cargadas con mercancías de alto valor, generalmente plata, que posteriormente era vendida a los comerciantes.

Los empresarios del transporte que tenían contratos con la corona como conductores de cargas reales, durante la guerra también se encargaron de abastecer al ejército realista, tanto Diego Fernández de Peredo como Martín Ángel Michaus, le suministraron armas, municiones y pertrechos de guerra a todas sus divisiones; además, cuando no fueron suficientes las mulas con las que contaban para cumplir con los compromisos, ejercieron el embargo de las acémilas de otros arrieros en nombre del rey.

Fueron precisamente las mulas las que se convirtieron en objetivo estratégico para insurgentes y realistas, pues sin ellas, era prácticamente imposible el traslado del armamento militar a los diferentes lugares donde tenían lugar las acciones militares; por tanto, a mayor capacidad de transportar materiales de guerra mayor era la capacidad de movimiento de los ejércitos enfrentados. Entonces, intentaron hacerse del mayor número de bestias de carga, de preferencia decomisándolas al enemigo, ya que, sin las bestias de carga el curso de la guerra habría sido diferente. Generalmente, el ejército realista decomisaba las mulas ocasionando con ello el descontento de los arrieros; en cambio, los insurgentes preferían dar un buen trato a los muleros, pues así ganaban su cooperación y simpatía.

Es importante señalar que, habitualmente los muleros independientes o empleados de una recua, eran los que sufrían el embargo de las mulas, no se cuenta un sólo caso de un empresario del transporte que le hubiesen embargado alguna; por tanto, era común que cuando se encontraban con la tropa y ésta necesitaba de las acémilas, los oficiales militares los obligaran a descargar lo que llevaran y, trasladar la carga del rey; los muleros tenían que deambular junto al ejército hasta que fueran liberadas, entonces iniciaba un largo periodo de trámites para que le fuera liquidada la cantidad alcanzada por sus servicios.

El control de las principales rutas se convirtió para los insurgentes en objetivo militar, pues, podían intervenir en el comercio de amplias regiones, y con ello obligar a los comerciantes y ganaderos a negociar el paso de sus mercancías o ganado. El pago por derecho de peaje, lo hicieron los mercaderes de los diferentes consulados, pero los que más sobresalieron en esta práctica fueron los veracruzanos Juan Bautista Lobo y Tomás Murphy,

A MANERA DE CONCLUSIÓN

quienes pagaron elevadas sumas de dinero a los insurgentes para que les franquearan el paso a los arrieros conductores de sus bienes; todo ello, a pesar de que el virrey prohibió el transporte fuera de los convoyes para evitar financiar a los rebeldes.

La relación que mantenían los comerciantes veracruzanos con la insurgencia, fue descubierta a mediados del año de 1816, el virrey se enteró que simpatizaban con la causa independentista, y que Juan Bautista Lobo, Tomás Murphy, José Mariano de Almanza, Juan Felipe Laurnaga, Pablo Fraile y Santa María y José Ignacio Pavón y Muñoz, mantenían comunicación con los rebeldes Toledo y Herrera que se encontraban en Nueva Orleans y, tenían un plan que consistía en apoderarse del puerto de Veracruz; por lo que el virrey ordenó vigilar a los mencionados negociantes.

Como efecto de la guerra, y debido a la constante interrupción de las comunicaciones por el camino al puerto de Veracruz, que llegó a estar cerrado por meses; desde el año de 1812, los mercaderes de los consulados de México y Veracruz habilitaron los puertos de Tampico y Tuxpan, en el Golfo de México y los de Guadalajara a San Blas para sus transacciones. La dislocación de la economía y la falta de control del virrey, exacerbaron los conflictos y disputa entre los distintos consulados por introducir mercancías de contrabando, pues así buscaban obtener las mejores ganancias.

Pero también fue por estos puertos por donde ingresaba el contrabando y salía la plata, incluso los caminos: de la ciudad de México al puerto de Tampico por la Huasteca y el de San Luis Potosí a Tampico, se convirtieron en los más importantes para el comercio legal e ilegal; la ruta de Tampico a la ciudad de México, fue frecuentemente utilizada por convoyes con mercancía de Tomás Murphy y Juan Bautista Lobo. Además, tanto comerciantes, hacendados y ganaderos buscaban recuperar parte de lo que habían perdido por la guerra mediante el comercio ilícito con ambos bandos.

Los arrieros se involucraron voluntaria o involuntariamente en la guerra, pues, por su trabajo eran personas conocedoras de los caminos, atajos, zonas de refugio, pueblos asentados sobre las rutas comerciales; además, tenían una red de relaciones sociales que les permitía realizar sus transacciones comerciales, y fue muy importante en el reclutamiento de simpatizantes para la causa independentista; fueron las filas insurgentes donde la mayoría de ellos se enrolaron; incluso, sostiene Brian Hamnett, poblados enteros como Juxtlahuaca y Huichapan, en los actuales estados de Oaxaca e Hidalgo, cuya población trabajaba como

A MANERA DE CONCLUSIÓN

fleteros participaron colectivamente en la rebelión. También se convirtieron en los mejores propagandistas de los rebeldes al ir de pueblo en pueblo difundiendo sus acciones militares e incluso llegaban a magnificarlas para que tuvieran mayor impacto sobre quienes los escuchaban; eran los ojos y oídos de la insurgencia, pues les proporcionaban información sobre los movimientos del ejército realista y, servían de correos entre los diferentes jefes insurgentes o entre éstos y sus aliados, por ejemplo, con “los Guadalupe”.

Este trabajo presenta de manera general las condiciones en las que se desarrollaron los conductores de recua, y que al integrarse a la insurgencia también pretendían –entre otras cosas- ganar prestigio, dinero y convertirse en los “hombres fuertes” en sus pueblos de origen o incluso a nivel regional.

Entre los arrieros destacaron como líderes insurgentes, José María Morelos y Vicente Guerrero; sin embargo, un cuantioso número de ellos, por ejemplo, Julián Villagrán, Valerio Trujano, José Antonio Torres, José del Carmen, aunque no alcanzaron el prestigio de los primeros, desempeñaron un papel fundamental para el levantamiento armado, estos líderes de segundo orden llegaron a convertirse en comandantes con gran ascendencia sobre sectores de la población donde operaron; la explicación de la manera como lo hicieron y su contribución a la causa independentista es un tema aún no desarrollado en la historiografía.

Estos últimos, arrieros-comandantes rebeldes eran el enlace entre la dirigencia rebelde con las bases sociales regionales, y el éxito de sus acciones militares fue resultado, en gran medida, de que conocían bien la orografía del territorio y en las que gozaban de gran ascendencia sobre la población, por lo que asumían de manera natural el liderazgo político-militar. También son significativas las zonas donde operaron: al norte de la ciudad de México, los Llanos de Apan y la Sierra de Puebla, al sur, el actual estado de Guerrero y la Mixteca oaxaqueña cuya población es mayoritariamente indígena, y el Bajío; en ellas, fue donde mayor apoyo recibieron; además, sus pueblos de origen, pocos años antes de la guerra habían experimentado conflictos con las autoridades locales o los comerciantes, por lo que no es gratuito que el apoyo a la insurgencia cayó dentro del contexto del descontento regional. Igualmente, esos territorios habían sido focos de resistencia indígena de larga duración, de ahí, la importancia de investigar la aportación de los arrieros al proceso independentista, para la comprensión de la participación de los diferentes grupos sociales, y posteriormente en la conformación del estado nacional mexicano.

A MANERA DE CONCLUSIÓN

Finalmente, la importancia de los arrieros-comandantes será objeto de la investigación en la siguiente fase del proyecto, en el doctorado.

APÉNDICE DOCUMENTAL

Documento No. 1

Reglamento de Arrieros y Mercaderes²⁴¹

Artículo 1º.

Con respecto de no haber tasa, arancel ni tarifa en los fletes de los géneros, frutos y efectos que se conducen desde el puerto de Veracruz, Puebla, México y otros parajes del Reino a esta capital, y no ser fácil ni conveniente el formarla por la variación que en este punto inducen el tiempo y la escasez o abundancia de víveres, de arrieros y otras circunstancias, se satisfagan y paguen precisa y puntualmente con arreglo a los ajustes que los remitentes celebrasen con los arrieros y consten de los respectivos conocimientos, sin que sea permitido a los dueños de las cargas ni a los conductores de ellas reclamar contra los referidos ajustes a menos que no se pruebe engaño o equivocación manifiesta, pues en tal caso podrán hacer sus ocurso al Real tribunal del Consulado, quien los oirá y administrará justicia en lo que la tuvieren.

Artículo 2º.

Que si sucediere, como se experimenta muchas ocasiones, que los remitentes y arrieros no ajustaren precio fijo por los fletes, sino que se convinieren en que se les satisfaga al que fuere corriente en esta capital al tiempo de su llegada, con cuya expresión se otorgan y firman los conocimientos y cartas de envío, que son regulares y de estilo, en tal caso se satisfarán los fletes al precio a que se hayan pagado en los dos meses próximos anteriores; y si aconteciere que en el discurso de dichos dos meses se hubieren satisfecho los fletes, por ejemplo, a seis, siete y ocho reales arroba, se estimará y declarará por corriente el moderado de siete reales, con prevención de que no deberá entrar en esta regulación el excesivo flete que uno y otro particular suele pagar urgido de la necesidad o por otros fines, pues estos casos extraordinarios no pueden servir de regla en el presente.

Artículo 3º.

Que por cuanto regularmente no se expresa en los conocimientos que otorgan los arrieros el término preciso en que éstos deben entregar la carga, contentándose con la expresión vaga de *en el término regular*, la que dá lugar a arbitrarias interpretaciones en que confían los arrieros para hacer las paradas y dilaciones que les conviene, en grave perjuicio de los dueños

²⁴¹AGI, Guadalajara 363, y en Ramón Herrera Contreras, *Guadalajara ganadera. Estudio regional novohispano (1760-1805)*, pp. 398-492. Una de las primeras medidas del Consulado de Guadalajara fue la elaboración de un reglamento, para regular las relaciones contractuales entre los arrieros y los comerciantes de ese Consulado, por ello, el 15 de marzo de 1796 se publicó como *Reglamento dispuesto por la Junta de Gobierno del Real Consulado de Guadalajara para que provisionalmente, y en el interin lo apruebe S. M. o resuelva lo que fuere de su Real Agrado, lo observen, guarden y cumplan los arrieros y mercaderes en los contratos de fletamentos.*

APÉNDICE DOCUMENTAL

de la carga, se señala como término perentorio el de sesenta días a los arrieros de Veracruz, el de treinta a los de México, y el de veinte a los de Querétaro y San Miguel el Grande, y proporcionalmente a los de otros destinos según las distancias y circunstancias de los caminos, so pena a unos y otros de un real por cada cajón, barril o paquete de los que conduzcan, que se les rebajará en cada un día de los que excedieren de los términos señalados, y aplicará a beneficio de los dueños de la carga para compensarles en parte los perjuicios que experimenten con las indicadas dilaciones; bien que no incurrirán en dicha pena los arrieros que acrediten con certificación de juez competente o de otro modo que la tardanza ha sido involuntaria por muerte o enfermedad de sus criados y mulas, robo de éstas, crecientes de ríos o semejantes infortunios a que están expuestos los caminantes.

Artículo 4º.

Que si ocurriese en el camino robo del todo o parte de la carga sean obligados los arrieros a justificar del modo más solemne que pasaron en el paraje acostumbrado, que traen la gente necesaria, armas y perros, y que han hecho defensa cuanta les ha sido posible de su parte para evitar el robo; y no justificándolo así, serán responsables y deberán pagar a costo principal y gastos el valor de los efectos robados a sus dueños.

Artículo 5º.

Que la entrega de la carga la han de verificar en la casa y a satisfacción del dueño de ella, enjuta, cabal y bien acondicionada con arreglo a los conocimientos y obligaciones que otorguen, sin admitirles excusa ni alegato en contrario, aunque sea de que la recibieron cerrada de buena fe, pues está en su arbitrio y deben abrir tercios, reconocer cajones, frasqueras y demás para saber y ver el estado de lo que reciben, a fin de no gravarse ni perjudicar a los dueños.

Artículo 6º.

Si el arriero entregare la carga averiada por haberse mojado, rompido o maltratado en el camino, será obligado a quedarse con los efectos averiados, pagando al dueño de ellos su principal costo y gastos en dinero efectivo, a cuyo fin manifestará el dueño al arriero las facturas originales de compra de las cuentas de gastos para que éste se instruya de lo que realmente debe pagar y se eviten los fraudes que podrían ocurrir en perjuicio de los conductores. Pero sin embargo de lo dispuesto en este artículo, serán libres los interesados (esto es el dueño de la carga y el arriero), a convenirse amistosamente por sí o por medio de peritos, en que se gradúe el valor de las averías, y que se paguen por el arriero al dueño, quedando éste con los efectos averiados, como se ha practicado y practican algunos individuos de este comercio, especialmente cuando las averías son ligeras, por las que no desmerece la mayor parte de la pieza, como sucede por ejemplo en una pieza de paño, terciopelo etc., en que cuatro o seis varas averiadas no disminuyen el valor de las restantes; y en este caso deberá preferirse este método al que queda propuesto al principio de este artículo.

Artículo 7º.

Que el flete de la carga se ha de pagar con arreglo al peso que tenga en esta ciudad al tiempo de entregarla, y no al que sacó de Veracruz o del paraje de donde la traen, a menos

APÉNDICE DOCUMENTAL

que no se exprese lo contrario en el conocimiento, pues en este caso se observará lo que allí esté prevenido. Y que el tercio o cajón que pesare once arrobas, se le pague al arriero por catorce arrobas, el que pasare de doce por diez y seis, y el que catorce por diez y ocho, y el que pesare menos de seis arrobas se le pagará por las mismas seis.

Artículo 8º.

En la entrega y recibo de los barriles de aguardiente, vino, vinagre y mistelas, se observará el método y reglas siguientes. Si el arriero recibiere en Veracruz los barriles llenos hasta la boca (lo cual se expresará en los conocimientos), deberá entregarlos aquí marchantes; esto es, que introduciendo por la boca el dedo pulgar de un hombre regular cubra el licor la mitad de la uña. También deberá entregar el arriero el aguardiente de la calidad o prueba que lo recibió y conste del conocimiento; esto es, refino, prueba de aceite, de holanda o común; y para averiguar si hay o no diferencia se usará del agua del pozo por medio de peritos inteligentes; y se previene que un barril de aguardiente cuya prueba baje diez por ciento de la que recibió, debe regularse en seis pesos, y esto servirá de regla para los demás casos que ocurran.

Artículo 9º.

Las frasqueras de cristal ordinarias, llenas o vacías, las entregará el arriero sin lesión ni avería; y si la tuvieren, deberá pagarlas con arreglo a lo que queda dispuesto en el artículo sexto; pues con consideración a lo frágil y expuesto de la materia, se paga siempre mayor flete del que se satisface por otros efectos. Por el licor contenido en dichas frasqueras no se les abonará ninguna refacción respecto a que no puede tener merma, ni tampoco por los frascos ni demás piezas de cristal por la razón expuesta arriba.

Artículo 10º.

En el abono de las refacciones se guardarán las reglas siguientes. En el cacao de cualesquiera calidad que venga de Veracruz, se abonará a los arrieros conductores un cuatro por ciento sobre el peso líquido que tenga en esta ciudad, deduciendo el de los abrigos y lías; y en el que venga de México uno y medio por ciento, entendiéndose esto en el tiempo de secas, pues en el temporal de aguas (que se regula desde el mes de junio hasta el de septiembre, ambos inclusivos) no deberá bonificárseles nada respecto de que con la humedad del suelo y de la atmósfera no sólo no es posible que merme, sino que por el contrario es verosímil que aumente el peso, cuyas regulaciones se estiman muy equitativas a los mismos arrieros, tanto con consideración a las bodegas, distancias y demás circunstancias que se han tenido presentes, cuanto porque los arrieros honrados y formales que han traído cacao de Veracruz en tiempo de secas abrigado con petates finos y costales de Tlayacapa, y bien apretadas las lías, no han dado de merma ni aún el tres por ciento. En la canela se les abonará un cuatro por ciento de refacción y nada más, sin admitirles a los arrieros la humedad de las bodegas de Veracruz que ordinariamente alegan para pretender mayor refacción, pues es de su cargo; y deben avolear las churlas en aquella plaza antes de recibir las para evitar la mayor merma a que se hacen responsables. En los huacales de botellas llenas o vacías, se les bonificará un tres por ciento de refacción. En los cajones de vidrios planos o de bucosidad, si se les paga flete excesivo con respecto a la fragilidad de la materia, debe ser de su cuenta la avería, y ninguna refacción se les abonará. Pero si se les pagare el mismo flete que por cualesquiera otra carga que no sea de riesgos, se les abonará el tres por ciento de refacción. El aceite de olivas, almendras y rosado se recibirá sin responsabilidad del arriero aunque estén faltas o medio

APÉNDICE DOCUMENTAL

vacías las botijas o frascos, con tal de que estén sanas y bien tapadas como vienen de España; pero si las entregaren quebradas, deberá pagar el aceite que faltare al costo principal y gastos, pues en atención a ese riesgo se pagará el flete de este género por carga y no por arroba, en que aventajan muchos los conductores; y si las entregaren mal tapadas, lo pagarán al corriente en esta ciudad por suponerse en esto descuido o mala fe. El fierro, acero y cera y otros frutos semejantes no tienen merma y debe entregarlos cabales o pagar la falta al precio corriente, y se previene que aunque le sobre al arriero cacao, canela, botellas, vidrios, etc., después de abonada la refacción no se les debe pagar el sobrante por no ser presumible que haya comprado y metido estos efectos para aumentar el peso. Últimamente, si los remitentes ajustaren con los arrieros otras condiciones diversas de las que van expresas en este artículo, se observarán aquellas y guardarán el contenido de los conocimientos según se previno en el artículo 1º.; y lo mismo se practicará en cualesquiera caso o casos de los comprendidos en estas Ordenanzas, pues así lo exige la buena fe del comercio y la confianza que se deposita en los remitentes o corresponsales.

Artículo 11º.

Por cuanto se ha observado en muchos arrieros la reprehensible conducta y mala fe en la conducción y entrega de los efectos que transporta a esta ciudad, ya sacando cacao, canela y licores para venderlos, y ya también alijando los tercios por fines torcidos, rebatiendo o apretando los arcos de los barriles, haciendo pequeños agujeros para sacar el licor, mezclando arena o tierra en el cacao, poniéndolo a orillas de los ríos y lagunas, o rociando los tercios con agua para aumentar su peso con grave riesgo de corrupción, en que puede peligrar la salud del público o intereses del dueño. Por tanto, y para acudir al remedio que piden estos abusos y otros que ha enseñado la experiencia, se establecen las penas siguientes. Al arriero que se le averiguare haber alijado o abierto los tercios de cacao, canela o de otros frutos, no siendo por el único motivo que deberá justificar de secarlos porque se le hayan mojado, se le impondrá la multa de veinte pesos aplicados al fondo del Consulado, y más se le condenará que reintegre al dueño de la carga del demérito que por este motivo hayan experimentado los efectos a juicio de dos inteligentes. Al que rebatiere los barriles, sacare cacao o canela de los tercios y el vino de las botellas, sustituyendo en su lugar arena, tierra, piedras u otras materias, y humedeciendo los tercios para que aumente el peso, se le considerará en la clase de ladrón público, y como tal será juzgado con arreglo a las leyes, y pagará íntegramente al dueño lo que faltare de los precios corrientes por mayor. Al que hiciera agujeros en los barriles para sacar el licor que contiene, además de pagar al dueño la cantidad que faltare al precio corriente y reintegrarle del demérito que tenga en la calidad o prueba, se le impondrá la multa de dos pesos por barril aplicados al fondo del Consulado. Al que vendiere en el camino barril, tercio, botija u otro efecto, se le obligará a que lo pague al precio corriente, y condenará en cinco pesos de multa aplicados al Consulado; pero el dueño de la carga deberá bonificarle el flete de otros efectos como si efectivamente los hubiera recibido, y pagar la alcabala si la cobraren. Finalmente, al que entregare la calidad del aguardiente viciada, se le condenará a que pague al dueño lo que corresponda con arreglo a la regulación que queda hecha en el artículo 8º., y se le impondrá la multa de diez pesos aplicados al fondo del consulado.

Guadalajara, 15 de marzo de 1796.

Documento No. 2

*Reglamento sobre convoyes*²⁴²

Instrucción provisional para Convoyes

Debiendo considerarse los convoyes en la actualidad bajo dos relaciones ó aspectos, el uno respectivo a los intereses de la Hacienda pública, y el otro a los del comercio y particulares, exige su conducción que se combinen ambos objetos de tal manera que no se embarquen mutuamente; y que bajo el cuidado universal del comandante militar de cada convoy se aseguren los efectos y se facilite su transporte estableciendo los brazos auxiliares que parezca conveniente y asignando a cada uno de los empleados en este objeto sus obligaciones y grados de responsabilidad a que está sujeto. Y no siendo posible fijar reglas de absoluta exactitud para el manejo de semejantes expediciones por estar expuestas a una multitud de accidentes imprevisibles se dictan las prevenciones generales que se contienen en los siguientes artículos, y que deberán observar todos los que marchen en los convoyes.

Art. 1º.

Sistema general de los convoyes.

Todo convoy saldrá a las órdenes de un comandante militar del cual dependerán cuantos individuos de tropa, paisanaje y hacienda pública vayan incorporados a él, ya como interesados en las cargas, ya como empleados en algún objeto de la conducción, ya como pasajeros.

2º.

Para el orden económico, cuidado y protección de las cargas de transporte pertenecientes a la Hacienda Pública ya comercio, irá un comisionado elegido por los respectivos consulados, diputados consulares, de justicias de los pueblos según el punto de donde salga el convoy, nombrando al mismo tiempo dichos cuerpos un segundo ó teniente del referido comisionado que en ausencia ó enfermedad de este ejerza sus funciones, y tenga sus mismos cargos y representación.

3º.

En junta de arrieros con asistencia del comisionado económico y presidida por el comandante militar se nombrarán dos mayordomos mayores de recuas, y estos elegirán de entre los mismos arrieros, cierto numero de mayordomos de trozos correspondiente a la magnitud del convoy a razón de cinco atajos cada trozo.

4º.

Obligación del comisionado ó diputado económico

Su primera y principal obligación será defender los derechos del comercio y de toda la arriería, representando al comandante cuanto convenga a la seguridad de la carga a su cómoda conducción y colocación en los parajes del tránsito al buen tratamiento de los pasajeros y arrieros al mantenimiento de ellos y del ganado, y en suma a todo lo que tenga relación con

²⁴² AGN, *Infidencias*, Vol. 117.

APÉNDICE DOCUMENTAL

los ramos de que va encargado reclamando con oportunidad y atención todas las faltas que notare en cuanto pertenezcan a los mismos objetos.

5°.

Cuidará de acuerdo con el comandante que no se obligue sin urgente motivo a los arrieros a aparejar hasta clarear el día: que no se emprenda la marcha hasta que puedan verificarla los trozos de retaguardia : que no se tomen mulas del convoy por la tropa sin orden del jefe y causa justificada: que los mayordomos mayores y de trozos estén asistentes a sus respectivas obligaciones, y contribuirá con su ejemplo y exhortaciones a que todos los individuos del convoy dependientes del comercio y de la arriería cumplan fielmente las ordenes de los jefes militares evitando de este modo que se use de la fuerza para compelerlos a ello.

6°.

Atenderá igualmente a que el peso bruto de las cargas no exceda de catorce arrobas con el fin de apresurar las marchas cuando el riesgo de enemigos obligue a acelerarlas, y que la plata y efectos preciosos se coloquen con preferente seguridad.

7°.

No debiendo salir al camino sin que previamente se haya señalado el número de mulas inclusas las de los equipajes de los cuerpos, que con arreglo a las anticipadas disposiciones del gobierno se necesiten para las atenciones del servicio, cuidará mucho de que sin una estrecha necesidad no se ocupen las demás, protestando en caso preciso las resultas contra el causante de los perjuicios que se originen, y representando a la superioridad desde el camino, o a la conclusión del viaje , las inobediencias que notare en el cumplimiento de esta instrucción.

8°.

Entregará al comandante un estado de la carga que conduce el convoy y el del número de mulas de que se compone con todas las demás circunstancias con que lo exija; y además otro de la gente de todas clases que fuere en el convoy con expresión de empleada y pasajera.

9°.

Tendrá obligación de acordar todos los días con el comandante las ordenes que haya de comunicar a los mayordomos mayores, y las demás disposiciones que dicte el primero relativas a la marcha siendo de su obligación el tener prontos los atajos a la hora que aquel señale.

10°.

Por ultimo impetrará del superior gobierno y de los señores intendentes y demás magistrados y justicias de los pueblos por donde transitaré el convoy todos los auxilios que se necesiten para que continúe su marcha sin lesión de las cargas ni arriería, haciéndolo por sí ó por medio del comandante con quien obrará siempre de acuerdo.

11°.

Obligación de los mayordomos mayores de recuas

Observarán por si, y harán cumplir a los demás mayordomos de recuas y arrieros con la más exacta puntualidad todas las ordenes de los jefes militares que se les comuniquen por el

APÉNDICE DOCUMENTAL

diputado, y denunciarán a los inobedientes que faltaren a ellas para que se les impongan las penas correspondientes.

12°.

Recogerán de todos los mayordomos de recuas una razón individual de la carga que conduzcan, la cual presentarán al diputado económico para que forme la general que ha de entregar al comandante y del mismo modo presentarán listas del número atajos y de mulas de que se compone cada recua con expresión del nombre de sus dueños y mayordomos a cuyas noticias agregarán la de los dependientes y mozos que ha de servir entre otras cosas para el plan de defensa interior del mismo convoy.

13°.

Nombrarán los mayordomos de trozos y harán que cada trozo vaya distinguido con una banderola ó gallardete de distinto color, puesto en la mula campanillera donde ira expresado su número.

14°.

Elevarán por conducto del diputado al comandante las respectivas quejas con que ocurran los mayordomos de recuas y sus subalternos por los excesos que cometiere la tropa por vejaciones, privaciones de cualquier especie u otros motivos.

15°.

Representarán con debida anticipación al comisionado cuanto juzguen conveniente para la acertada distribución de jornadas, parajes acomodados para el jateo? aguajes y pastos a fin de que pueda instruir de ello al comandante.

16°.

Velarán sobre la carga para que por descuido o negligencia de los arrieros no se maltrate o extravíe, y cuando adviertan que las mulas por su mal estado no se hallan capaces de conducir la carga que hayan fletado tomarán las medidas que fueren oportunas para compartirla de modo que no camine expuesta a extraviarse o perderse, siendo de cuenta del arriero interesado el gasto que para esta causa se origine.

17°.

Procurarán que los atajos vayan provistos de un número competente de estacas y cuerdas para asegurar de noche las mulas en una especie de corral separada cada recua.

18°.

Formarán con intervención del diputado el prorrateo del número justo de mulas que deban ocuparse en objetos del servicio público haciendo el repartimiento con escrupulosa proporción, y consultando siempre a la mayor conveniencia de la arriería, señalarán los atajos enteros que puedan destinarse de común acuerdo con sus dueños o mayordomos.

19°.

No se mezclarán en los ajustes o tratos particulares que los dueños o mayordomos de las recuas hicieren con respecto a su fletamento por efectos de hacienda o particulares dejándolos en la justa y absoluta libertad con que deben proceder en esta materia de su particular interés.

APÉNDICE DOCUMENTAL

20°.

Parte Militar

Antes de emprender la marcha pedirá el comandante al diputado un estado de las mulas que salen por cuanta de la hacienda pública y particulares: de las destinadas a equipajes provisiones: número de coches: arrieros y pasajeros con expresión de sus armas si las tuvieren, para que sepa lo que lleva a su cuidado, y la gente de que puede disponer en caso necesario.

21°.

En la marcha, distribución de su fuerza y demás disposiciones militares, se arreglará a lo que previene la ordenanza que del ejército en el tratado? 2°. Título? 17 artículos de 27 a 39 inclusive.

22°.

Dispondrá y medirá las jornadas de acuerdo con el diputado como igualmente las horas de emprenderlas con arreglo al artículo 5°. de esta instrucción, sin perder de vista la seguridad del convoy en razón de las noticias que tenga de aproximación o movimiento de enemigos en cuyo caso procederá según las circunstancias.

23°.

Celará y castigará al individuo de tropa que tomare mulas del convoy sin su permiso, o maltratare a los arrieros de obra o palabra, y cumplirá con todo lo prevenido en la circular del gobierno relativa a estos puntos de 24 de mayo anterior oyendo las quejas que sobre dicha materia le diere el diputado.

24°.

Las tropas que compongan el convoy deberán ir socorridas de sus respectivos cuerpos por todo el tipo que se considere necesario para el viaje de ida y regreso mientras se arregla el punto de que vaya un Ministro de Hacienda encargado de este objeto: y en los casos en que fuere tal vez necesario pedir alguna cantidad para el socorro de las tropas, harán presente los comandantes de los cuerpos la necesidad al del convoy quien con conocimiento de ella pasará oficio al Intendente o Administrador de Rentas del paraje donde se encuentre o al más inmediato si el primero carece de aquellos empleados para que se le franquee en de los fondos que estén a su cargo la cantidad muy precisa que necesite la cual se repartirá entre los cuerpos a proporción de la fuerza respectiva, conservando los recibos para presentarlos a su regreso, al general? Del ejército o División de que dependa, siendo responsable el comandante del convoy del exceso que haya en efectos pedido, que deberán ceñirse a lo indispensable.

25°.

Por ultimo queda a discreción del comandante la colocación de pasajeros, coches y equipajes donde sean útiles los primeros, y los segundos vayan resguardados sin estorbar.

Conclusión

El gobierno se reserva ampliar, variar ó reformar este reglamento o instrucción en parte o en todo según conviniere por sus resultados, y en el interín no podrá salir de sus prevenciones el comandante particular a quien se entregue para su observancia. Dado en México a 18 de junio de 1813. = Calleja

APÉNDICE DOCUMENTAL

Documento No. 3

Productos transportados en convoy, años 1812-1820.

Productos transportados en Convoy Querétaro-ciudad de México, año 1820.

<i>Productos</i>	<i>Cargas</i>
Arroz	12
Camarón	50
Garbanzo	216
Lanas	25
Maíz	42
Manteca	4
Sal	50
Parque	48
Efectos varios	1 210
<i>Total</i>	1 657
<i>Barras de plata</i>	6 522
Barril de vino de Alta California para el Rey	1
Pesos en reales	108 800
Ganado mayor	500 cabezas
Mulas de tiro	400 cabezas
Pastorías	7
Desertores	50

Fuente: AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo 39; *Operaciones de Guerra*, Volúmenes 50, 62 y 63.

Productos transportados en convoy Querétaro-ciudad de México, año 1819.

<i>Productos</i>	<i>cargas</i>
Abarrotes	18
Algodón	16
Arpillas	18
Azufre	26
Cacao	260
Camarón	60
Chile	100
Estaño	14
Equipajes	200
Frijol	75
Garbanzo	434
Maíz	112
Mercería	10
Pieles	29
Queso	72
Sal	90
Sebo	20
Plata acuñada	3
Efectos varios	7 792
<i>Total</i>	9 349
<i>Barras de plata</i>	4 222
Barretones de plata	486

APÉNDICE DOCUMENTAL

Pesos acuñados	50 000
Pesos en reales	16 000
Cajones de monedas de oro y plata	68
Carneros	48 000
Mulas cerreras	210
Caballos del Rey	450
Ganado menor	40 000
Pastorías de pelo	4

Fuente: AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo 39; *Operaciones de Guerra*, Volúmenes 57, 58, 60 y 63.

Transporte de productos en convoy Querétaro-ciudad de México, año 1818.

<i>Productos</i>	<i>cargas</i>
Abarrotes y semillas	240
Algodón	198
Bulas	8
Cajones de loza de Guadalajara	4
Cazos	7
Cobre	105
Cueros	12
Chile	165
Efectos de la tierra	400
Equipaje	400
Especies	66
Estaño	6
Lana	13
Plomo	8
Ropa	33
Sal	134
Sebo	853
Trigo y garbanzo	514
Total	3 166
<i>Barras de plata</i>	<i>4 792</i>
Barras de oro	3
Bueyes	58
Carneros	12 000
Ganado menor	60 000
Ganado Mayor	3 000
Mulas	1 500
Toros	300
Desertores	29
Presos	35

AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo 39; *Operaciones de Guerra*; Volúmenes 50 y 55.

APÉNDICE DOCUMENTAL

Productos transportados en convoy Querétaro-ciudad de México, año 1817.

<i>Productos</i>	<i>Cargas</i>
Efectos de Europa	1 802.5
<i>Total</i>	1 802.5
Barras de plata	470
Pesos en reales	15 000

Fuente: AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo 39.

Productos transportados en convoy Querétaro-ciudad de México, año 1816.

<i>Productos</i>	<i>Cargas</i>
Efectos de Europa, China y del país	5 500.5
Cobre	228.5
<i>Total</i>	5 729
<i>Barras de plata</i>	7 363
Ganado menor	91 490
Ganado mayor	2 064
Mulas	500

Fuente: AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo 39 y *Operaciones de Guerra*, Vol. 36.

Número de convoyes México-Querétaro, año 1815. 5

Productos transportados en convoy Querétaro-ciudad de México, año 1814.

<i>Barras de plata</i>	2 500
Pasta de oro	800 000 pesos
Caballos para el gobierno	800
Borregos	Más de 100 000

Fuente: AGN, *Indiferente de Guerra*, Vol. 105.

Número de convoyes en el año de 1813. 5

Nota: En los años de 1815 y 1813, no especificaba los efectos que transportaban los convoyes.

APÉNDICE DOCUMENTAL

Documento No. 4

Haciendas que pagan contribución a los insurgentes

Lista de las haciendas que pagan mensualmente contribución a los insurgentes, año 1819.

<i>Haciendas</i>	<i>Contribuciones</i>
Coyotillos	10 pesos
Calamanda	10 pesos
Colorado	20 pesos
Lagunillas	10 pesos
La Estancia	30 pesos
La Agoleta	20 pesos
Añáscala	10 pesos
La Griega	10 pesos
Los Pozos	10 pesos
Bolaños	10 pesos
San José el Alto	10 pesos
La Labostilla	10 pesos
San Vicente	10 pesos
La Hera	10 pesos
Mendiola	10 pesos
Cerca de Piedra	10 pesos
Santa Cruz	10 pesos
Salitrillo	10 pesos
Turica	10 pesos
San Miguelito	10 pesos
Juriquilla	10 pesos
Monte del Negro	20 pesos
Buena Vista	20 pesos
Chichimequillas	41 pesos
Los Cries?	20 pesos
La Machorra	20 pesos
Miranda	20 pesos
Carranza	20 pesos
Santa Teresa	20 pesos
Lo de Casas	30 pesos
Papataro	10 pesos
Bejil	10 pesos
Batancillo	20 pesos
Molinos	30 pesos
Salitrillo +	10 pesos
Huerta +	10 pesos
La Capilla	20 pesos
Jacal Grande	20 pesos
Vanegas	10 pesos
Comunidad	20 pesos
San Juanico	20 pesos
Carrillo	30 pesos
San Pedrito	10 pesos
Obrajuelo +	50 pesos
Flacete? +	10 pesos
Flacete Alto +	10 pesos
Balbaneda, Romeral y San Vicente son de un solo dueño y dan	60 pesos
Calera	16 pesos

APÉNDICE DOCUMENTAL

Calera de Arriba +	16 pesos
Amielu +	10 pesos
Tunal +	30 pesos
Espejo	10 pesos
Batán	10 pesos
Bravo	30 pesos
San Rafael	20 pesos
San Isidro	20 pesos
Sabinillo	20 pesos
Barranca	20 pesos
La Concepción	10 pesos
San Pablo +	20 pesos
San Pedro +	20 pesos
El Fresno	20 pesos
La Estanzuela	20 pesos
Barajas +	20 pesos
Mandujano +	20 pesos
Gamboá	20 pesos
Tacambarillo	20 pesos
Puruagua	20 pesos
Puruaguita	20 pesos
La Encarnación	20 pesos
Maya	20 pesos
El Sabino +	30 pesos
La Cueva	20 pesos
Marroquín	10 pesos
San Diego	20 pesos
Petenigro	20 pesos
La Torre	30 pesos
La Granada	20 pesos
Ojosarco	10 pesos
Calamanda	20 pesos
Jalamanda	20 pesos
Santa Catarina +	20 pesos
Contepeque	30 pesos
Sonsalla +	20 pesos
Santa Arriaga	20 pesos
Casas Blancas	20 pesos
San Antonio	20 pesos
Santa María	20 pesos
El Rincón	20 pesos
Atongo	100 pesos
Monají	10 pesos
Galera	10 pesos
Vicario	20 pesos
Agapito	20 pesos
Monpani	10 pesos
Morales	20 pesos
Guadalupe	16 pesos
Jojoque	20 pesos
Molino	10 pesos
La Labor	10 pesos
Suma total	1879 pesos

Fuente: AGN, *Operaciones de Guerra*, Vol. 58, año 1819

APÉNDICE DOCUMENTAL

Documento No. 5

Armas y pertrechos de guerra, transportados por Martín Ángel Michaus, año 1818

<i>Mulas</i>	<i>Destino y material de guerra</i>	<i>Fecha</i>	<i>Precio por carga</i>	<i>Total</i>
	Acapulco			
15	150 cajones de pólvora	2 de junio	65 pesos	975 pesos
1	2 000 piedras de chispa	30 de dic.	55 pesos	55 pesos
	al presidio del Carmen hasta Veracruz			
36	Pólvora, balas y pertrechos de guerra	2 de junio	42 pesos	1 512 pesos
	Por Ixtlahuaca hasta Zitacuaro			
4	Con 8 cajones: 6 de cartuchos de fusil con pólvora y bala y 2 con pólvora fina de fusil y 1 000 piedras de chispa.	30 de dic.	38 pesos	152 pesos
	Xalapa			
40	Pólvora, piedra de chispa, y pertrechos de guerra	2 junio	32 pesos	1 280 pesos
	Monterrey en Provincias internas, hasta San Luis			
48	96 tercios con diversas municiones y pertrechos de guerra.	30 octubre	33.5	1 608 pesos
	Con la División del Sr. Coronel Márquez en Pénjamo			
17	Con municiones de guerra, en dicha división desde 23 de sep. A 17 de nov., hacen 56 días, más manutención de sus arrieros y mayordomo, a 1.2 rr por mula al día.	30 octubre		1 190 pesos
	Puebla			
3	6 tercios con 55 mil balas	30 octubre	14.5 pesos	43.4
	Querétaro			
14	Cartuchos de fusil, pólvora, piedras de chispa, cajones de pólvora.	2 de junio	12 pesos	168 pesos
23	Municiones y pertrechos de guerra	30 octubre	12.5 pesos	287.5
	Salamanca			
4	Con 8 cajones de espadas y pistolas	30 de dic.	40 pesos	160 pesos
	San Martín Texmelucan			
5	10 cajones con 200 cartucheras de hoja de lata forradas de baqueta	2 junio	12 pesos	60 pesos
	Salvatierra			
6	Con 12 cajones de cartuchos.	30 octubre	42 pesos	252 pesos
	Tampico			
14	28 cajones con 237 fusiles con ballonetes y 50 carabinas	2 de junio	65 pesos	910 pesos
	Teloloapan			
13	25 cajones de cartuchos de fusil con balas	30 de dic.	46	598 pesos

APÉNDICE DOCUMENTAL

			pesos	
33	66 cajones de fusiles y pertrechos de guerra	30 de dic.	46 pesos	1 518 pesos
8	Con 16 cajones con cartuchos de fusil con pólvora y balas y 3 000 piedras de chispa.	30 de dic.	46 pesos	368 pesos
Temascaltepec				
1	Cajón de medicinas	2 junio		15 pesos
4	8 cajones de 6 cartuchos de fusil con pólvora y balas y dos de pólvora de cañón.	30 de dic.	24 pesos	96 pesos
5	10 cajones de cartuchos de fusil con balas.	30 de dic.	22 pesos	110 pesos
Toluca				
7	14 cajones: 10 de cartuchos de fusil con pólvora y bala y 4 de pólvora de cañón.	30 de dic.	8 pesos	56 pesos
Por Tulancingo, al Cor. Manuel de la Concha				
21	40 cajones de cartuchos de fusil y dos de pólvora.	2 de junio	45 pesos	945 pesos
Zacualpan				
8	Con 16 tercios con municiones y pertrechos de guerra	30 de dic.	32 pesos	256 pesos
			Total	12 615.1 pesos

Fuente: AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Legajo 35, exp. 1, año 1818.

APÉNDICE DOCUMENTAL

Documento Núm. 6.

Impuesto de *convoy* desde su establecimiento en julio de 1811 a diciembre de 1815.

<i>Aduana</i>	<i>Pesos</i>
Veracruz	765 198.6.2
México y Casa de Moneda	588 811.5.9
Puebla	127 415.3.8
Oaxaca	51 638.4.8
Guanajuato, Irapuato y Silao	47 111.5.3
Zacatecas	44 360.0.0
Sayula	17 609.5.6
Sombrerete	17 252.1.11
Tepic	16 951.1.0
Valladolid	16 951.0.8
San Luis Potosí	16 753.0.3
Parras y Saltillo	15 510.5.10
Querétaro	14 184.1.8
Xalapa	11 570.5.0
Toluca	11 199.2.4
Colima	10 587.1.0
Arizpe	7 267.7.11
Tulancingo	4 431.2.6
Celaya	4 090.7.3
Fresnillo	3 835.5.6
Cuautla	3 808.0.0
San Antonio de la Huerta	3 332.3.6
Álamos	3 203.1.11
Mazapil	2 778.7.8
Izúcar	2 079.0.11
Ixtlán	1 431.0.6
Perote	1 472.5.4
Valle del Maíz	1 415.6.0
Pachuca	1 247.3.0
Villa de Córdoba	1 243.5.3
Huejotzingo	1 045.7.2
Cieneguilla	1 043.6.8
Cosamaloapan	839.3.5
Villa de León	784.5.0
Zimapán	668.5.9
Aguacatlán	631.5.6
Texmelucan	579.6.4
Charcas	542.3.0
Villa Hermosa de Tabasco	384.6.6
Aguas Calientes	383.3.0
Cuernavaca	260.0.0
Tehuantepec	253.1.5
Orizaba	211.3.9
Ixmiquilpan	131.6.3
Ixtlahuaca	35.7.6
Pátzcuaro	23.2.0
Teutitlán	12.0.5
Teutila	02.5.9
<i>Total</i>	1 822 578.7.4

Fuente: AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, Vol. 696, expediente 40, año: 1816.

INDICE DE TABLAS

<i>Núm.</i>	<i>título de la tabla</i>	<i>página</i>
1	Duración de trayecto entre las principales ciudades.	26
2	Distancia de la ciudad de México al puerto de Veracruz.	27
3	Población de la Nueva España, 1793 y 1810.	43
4	Insurgentes hechos prisioneros, según su oficio, en la intendencia de Guadalajara.	45
5	Las Californias: ganado caballar y mular a fines del siglo XVIII y principios del XIX.	49
6	Principales pueblos de arrieros a principios del siglo XIX.	53
7	Aduana de Tehuantepec, pases y guías otorgados a los conductores de recuas, año de 1815.	78
8	Pérdidas del consulado de México en el convoy, México-Veracruz, octubre de 1814.	93
9	.Ataques insurgentes a convoyes	100
10	Lista de arrieros despedidos que reclaman el pago del flete, año 1812.	103
11	Lista de arrieros despedidos por Francisco Rendón intendente del Ejército Realista del Centro.	104
12	Lista de arrieros que sus mulas siguen embargadas por cuenta del rey.	104
13	Arrieros que reclaman el pago del embargo de sus mulas, año 1812.	106
14	Lista de arrieros del Ejército del Centro que huyeron con sus mulas, año 1812.	107
15	Aportación de los nobles al ejército realista, 1808-1815.	114
16	Arrieros y mercancías salidos de Puebla en el convoy, México-Veracruz, octubre de 1818.	134
17	Cargas transportadas en convoy por el camino Querétaro-ciudad de México.	140
18	Contribución de arrendatarios a la insurgencia, año 1818.	144
19	Diezmos de las haciendas a la “Comandancia general de San José de los Llanos”, año de 1818.	145
20	Haciendas arrendadas por los insurgentes, año 1818.	145

INDICE DE MAPAS Y GRAFIAS

Índice de Mapas

<i>Núm.</i>	<i>Título del mapa</i>	<i>Página</i>
1	Camino “tierra adentro”	25
2	Caminos ciudad de México al puerto de Veracruz	27
3	Camino ciudad de México-Oaxaca-Guatemala	29
4	Camino ciudad de México a Tampico	30
5	Ruta de Ramón Pando, con cargamento de pólvora para los realistas de Oaxaca.	73
6	Ruta del convoy México-Querétaro.	86
7	Ruta del convoy México-Acapulco	96
8	Caminos de Zacatecas y México a Tampico, desde el año de 1812.	97
9	Puertos de entrada del contrabando	122

Índice de gráficas

<i>Núm.</i>	<i>Título de la gráfica</i>	<i>página</i>
1	Total de convoyes entre 1812-1820	81
2	Barras de plata transportadas en convoy entre 1814-1820	90
3	Productos transportados en convoy de Querétaro a la ciudad de México, año 1819.	137
4	Productos transportados en convoy de Querétaro a la ciudad de México, año 1820.	139

LAS FUENTES

ARCHIVOS:

AGN Archivo General de la Nación, México

Ramos: Archivo Histórico de Hacienda, Indiferente de Guerra, Indiferente Virreinal,
Infidencias y Operaciones de Guerra.

AGEO Archivo General del Estado de Oaxaca

Ramos: Tesorería Principal, Secciones: Real Aduana, Real Audiencia, Serie:
Tesorería.

HEMEROTECAS

Hemeroteca digital

Águila Mexicana

Biblioteca Nacional-Colección Lafragua

FUENTES PUBLICADAS

Florescano, Enrique e Isabel Gil Sánchez (compiladores), *Descripciones económicas regionales de Nueva España. Provincias del Centro, Sudeste y Sur, 1766-1827*, INAH, México, 1976.

_____, e Isabel Gil Sánchez (compiladores), *Descripciones económicas regionales de Nueva España. Provincias del norte 1790-1814*, INAH, México, 1976.

Hernández y Dávalos, Juan, *Colección de documentos para la historia de la guerra de independencia de México*, 6 tomos, José M. Sandoval, impresor, México, 1878.
Edición facsimilar, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1985.

Herrejón Peredo, Carlos, *Morelos. Documentos inéditos de vida revolucionaria*, El Colegio de Michoacán, México, 1987.

_____, *Guadalupe Victoria. Documentos I*, INEHRM, México, 1986.

López Cancelada, Juan, *Ruina de la Nueva España si se declara el comercio libre con los extranjeros. Exprésense los motivos, cuaderno segundo y primero de la materia*, Imprenta de Manuel Santiago de Quintana, Cádiz, 1811.

LAS FUENTES

BIBLIOGRAFÍA

- Alamán, Lucas, *Historia de México*, 5 Tomos, JUS, México, 1942.
- Alvarado Gómez, Antonio, *Comercio interno en la Nueva España. El abasto en la ciudad de Guanajuato, 1777-1810*, INAH, México, 1995.
- Archer, Christon, “Soldados en la escena continental: los expedicionarios españoles y la guerra de la Nueva España, 1810-1825”, en Juan Ortiz Escamilla (Coordinador), *Fuerzas militares en Iberoamérica siglos XVIII y XIX*, El Colegio de México-El Colegio de Michoacán-Universidad Veracruzana, 2005.
- Brading, David, *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810)*, FCE, México, 1995.
- Bernecker, Walter L. *Contrabando Ilegalidad y corrupción en el México del S. XIX*, Universidad Iberoamericana, México, 1994.
- Borchart de Moreno, Cristiana R., *Los mercaderes y el capitalismo en la ciudad de México: 1759-1778*, FCE, México, 1984.
- Camarena Luhrs, Margarita. *Grandes rutas del espacio social en México*, UNAM, México, 1989.
- Caravaglia, Juan C. y Juan Carlos Grosso, “Comerciantes hacendados y campesinos. Un mercado local en el valle poblano (Tepeaca, 1792)”, en Juan Carlos Grosso y Jorge Silva Riquer (Compiladores), *Mercados e Historia*, Instituto Mora, México, 1994.
- Coatsworth, John, *Los orígenes del atraso: nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*, Alianza Editorial Mexicana, México, 1990.
- _____ “Características generales de la economía mexicana en el siglo XIX”, en Enrique Florescano (comp.) *Ensayos sobre el desarrollo económico de México y América Latina (1500-1975)*, FCE, México, 1987.
- _____ “Patrones de rebelión rural en América latina: México en una perspectiva comparativa”, en Friedrich Katz (Compilador) *Revolución, Rebelión y Revolución. La lucha rural en México del siglo XVI al siglo XX*, ERA, 2Tomos, México, 1990.
- Cramaussel, Chantal, “El camino real de tierra adentro. De México a Santa Fe”, en Chantal Cramaussel (Editora), *Rutas de la Nueva España*, El Colegio de Michoacán, México, 2006.

BIBLIOGRAFÍA

- Dehouve, Danièle *Cuando los banqueros eran santos, Historia económica y social de la provincia de Tlapa, Guerrero*, Universidad Autónoma de Guerrero, México, 2002.
- Del Valle Pavón, Guillermina, “Articulación de mercados y la reconstrucción del camino México-Veracruz, vía Orizaba, a finales del siglo XVIII”, en Verónica Oikión Solano (Editora), *Historia, nación y región*, Volumen II, El Colegio de Michoacán, México, 2007.
- De la Torre, Villar Ernesto, *Los “Guadalupes” y la Independencia*, Editorial JUS, S.A., México, 1966.
- Gerhard, Peter, *Geografía Histórica de la Nueva España, 1519-1821*, UNAM, México, 2000.
- González Martínez, Elda y Rosario Sevilla, “América Latina en el siglo XIX”, en Julio Aróstegui, Cristian Buchrucker y Jorge Saborido (directores), *El mundo contemporáneo: Historia y problemas*, Editorial Biblos-Crítica, Barcelona, 2001.
- Guardino, Peter, *Campesinos y política en la formación del Estado Nacional en México Guerrero, 1800-1857*, Instituto de Estudios Parlamentarios Eduardo Neri-H. Congreso del Estado de Guerrero, México, 2001.
- _____, “Las bases sociales de la insurgencia en la Costa Grande de Guerrero”, en Ana Carolina Ibarra (coordinadora), *La Independencia en el sur de México*, UNAM, México, 2004.
- Guedea, Virginia, *La insurgencia en el departamento del Norte. Los Llanos de Apan y la Sierra de Puebla 1810-1816*, UNAM-Instituto Mora, México, 1996.
- _____, *En busca de un gobierno alterno: los Guadalupes de México*, UNAM, México, 1992.
- Hamnett, Brian, *Raíces de la insurgencia en México. Historia regional 1750-1824*, FCE, México, 1990.
- _____, *Revolución y contrarrevolución en México y el Perú. Liberalismo, realeza y separatismo (1800-1824)*, FCE, México, 1978.
- _____. *Política y comercio en el sur de México 1750-1821*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior (IMCE), México, 1976.
- _____, “Absolutismo Ilustrado y crisis multidimensional en el periodo colonial tardío, 1760-1808”, en Josefina Zoraida Vázquez (Coordinadora), *Interpretaciones del siglo XVIII mexicano. El impacto de las reformas borbónicas*, Nueva Imagen, México,

BIBLIOGRAFÍA

- 1992.
- Hassing, Ross, *Comercio, tributo y transportes. La economía política del Valle de México en el siglo XVI*, Alianza Editorial Mexicana, México, 1990.
- Hernández Jaimes, Jesús, *Las raíces de la insurgencia en el Sur de la Nueva España. La estructura socioeconómica del centro y costas del actual estado de Guerrero durante el siglo XVII*, Instituto de Estudios Parlamentarios Eduardo Neri-H. Congreso del Estado de Guerrero- Editorial Laguna, México, 2002.
- Herrera, Octavio, *Breve historia de Tamaulipas*, El Colegio de México-FCE, México, 1999.
- Historia General de México*, 2 tomos, El Colegio de México, México, 1981.
- Humboldt, Alejandro Von, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, Porrúa, México, 1966.
- Ibarra, Antonio, *La organización regional del mercado interno Novohispano. La Economía colonial de Guadalajara 1770-1804*, Universidad Autónoma de Puebla-UNAM, México, 2000.
- Ibarra, Ana Carolina, “Reconocer la soberanía de la nación americana, conservar la independencia de América y restablecer en el trono a Fernando VII: la ciudad de Oaxaca durante la ocupación insurgente (1812-1814)”, en Ana Carolina Ibarra (coordinadora), *La independencia en el sur de México*, UNAM, México, 2004.
- _____, *Clero y política en Oaxaca: Biografía del doctor José de San Martín*, Instituto Oaxaqueño de las Culturas-UNAM, 1996
- Ibarra Bellon, Araceli, *El comercio y el poder en México, 1821-1864. La lucha por las fuentes financieras entre el Estado central y las regiones*, FCE-Universidad de Guadalajara, México, 1998.
- Jiménez Codinach, Guadalupe, *La Gran Bretaña y la Independencia de México 1808-1821*, FCE, México, 1991.
- _____, “Veracruz, almacén de plata en el Atlántico. La Casa Gordon y Murphy, 1805-1824”, en *Historia Mexicana*, Vol. XXXVIII, octubre-diciembre, Núm. 150, México, 1988.
- Kicza, John, *Empresarios coloniales. Familias y negocios en la ciudad de México durante los Borbones*, FCE, México, 1986
- Ladd, Doris, *La nobleza mexicana en la época de la independencia, 1780-1826*, FCE, México, 1984.
- Lerdo de Tejada, Miguel, *Comercio exterior de México. Desde la conquista hasta hoy*,

BIBLIOGRAFÍA

- Banco Nacional de Comercio Exterior, México, 1967
- López Rosado, Diego, *El abasto de productos alimenticios en la ciudad de México*, FCE, México, 1988.
- Menegus, Margarita, “La participación indígena en los mercados del valle de Toluca a fines del periodo colonial”, en Jorge Silva Riquer, Juan Carlos Grosso y Carmen Yuste (compiladores), *Circuitos mercantiles y mercados en Latinoamérica. Siglos XVIII -XIX*, Instituto Mora-UNAM, México, 1995.
- _____, “Economía y comunidades indígenas: La supresión del sistema de reparto de mercancías en la intendencia de México, 1786-1810”, en Juan Carlos Grosso y Jorge Silva Riquer (compiladores), *Mercados e Historia*, Instituto Mora, México, 1994.
- Miño Grijalva, Manuel, *El mundo novohispano. Población, ciudades y economía, siglos XVII y XVIII*, FCE-El Colegio de México, México, 2001.
- Moreno Toscano, Alejandra, “Economía regional y urbanización: ciudades y regiones en Nueva España” en Jorge Silva Riquer y Jesús López Martínez (Coordinadores), *Mercado interno en México. Siglos XVIII-XIX*, Instituto Mora-El Colegio de Michoacán-El Colegio de México-UNAM, México, 1998.
- Ortiz Escamilla, Juan, *Guerra y gobierno. Los pueblos y la independencia de México*, Instituto Mora-El Colegio de México-Universidad Internacional de Andalucía, sede Iberoamericana. La Rabida-Universidad de Sevilla, España, 1997.
- Ortiz de la Tabla Ducasse, Javier, *Comercio Exterior de Veracruz 1778-1821. Crisis de dependencia*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla, 1978.
- Ortiz Hernán, Sergio, *Caminos y Transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la Colonia y principios de la vida independiente*, SCT-FCE, México, 1994.
- Ortiz Vidales, Salvador *La arriería en México. Estudio folklórico, costumbrista e histórico*, Ediciones Botas, 2ª- Edición, corregida, México, 1941
- Pastor, Rodolfo, *Campesinos y reformas: La Mixteca 1700-1856*, El Colegio de México, México, 1983.
- Pérez Herrero, Pedro, “El México borbónico: ¿un “éxito” fracasado?”, en Josefina Zoraida Vázquez (Coordinadora), *Interpretaciones del siglo XVIII mexicano. El impacto de las reformas borbónicas*, Nueva Imagen, México, 1992.
- Rees, Peter *Transportes y comercio entre México y Veracruz 1519-1910*, SEP/Setentas, México, 1976.

BIBLIOGRAFÍA

- Reina, Leticia, Reina, Leticia, *Caminos de luz y sombra. Historia Indígena de Oaxaca en el siglo XIX*, Colección Historia de los Pueblos Indígenas de México, CIESAS-Centro Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas, México, 2004.
- Romero Frizzi, María de los Ángeles, *El sol y la cruz: los pueblos indios de Oaxaca colonial*, CIESAS-INI, México, 1996.
- _____, (compiladora), *Lecturas históricas del estado de Oaxaca*, Vol. III, Siglo XIX, INAH-Gobierno del Estado de Oaxaca, México, 1990.
- Romero Sotelo, María Eugenia, *Minería y guerra. La economía de Nueva España 1810-1821*, El Colegio de México-UNAM, México, 1997.
- Ruiz Meza, Víctor, *Los arrieros*, Biblioteca Aportación Histórica, Editor Vargas Rea, México, 1946.
- Sartorius, Carl Christian, *México hacia 1859*, CNCA, México 1990.
- Sempat Assadourian, Carlos, *El sistema de la economía colonial. El mercado interior regiones y espacio económico*, Editorial Nueva Imagen, México, 1983.
- Sereni, Emilio, *Capitalismo y mercado nacional*, Crítica, Barcelona, 1980.
- Serrera, Contreras, Ramón, *Guadalajara ganadera. Estudio regional novohispano 1760-1805*, Ayuntamiento de Guadalajara, Guadalajara, 1991.
- _____, “El camino de Asia. La ruta de México a Acapulco”, en Chantal Cramaussel (Editora), *Rutas de la Nueva España*, El Colegio de Michoacán, México, 2006.
- Solares Robles, Laura *Bandidos somos y en el camino andamos. Bandidaje, caminos y administración de justicia en el siglo XIX. 1821-1855. El caso de Michoacán*, Instituto Michoacano de Cultura-Instituto Mora, México, 1999.
- Sordo Cedeño, Reynaldo, “Manuel de Mier y Terán y la insurgencia en Tehuacan”, en *Historia Mexicana*, Vol. LIX, julio-septiembre, Núm. 233, México, año 2009.
- Souto Mantecón, Matilde, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, El Colegio de México-Instituto Mora, México, 2001.
- Suárez Arguello Clara Elena, *Camino Real y carrera larga: la arriería en la Nueva España a fines del siglo XVIII*, CIESAS, México, 1997.
- _____, “La casa de conductas de Pedro de Vértiz o el giro de comercio en Nueva España: la confianza y la pronta circulación de la plata (1760-1810)”, en Antonio Ibarra y Guillermina del Valle Pavón (coordinadores), *Redes sociales e instituciones*

BIBLIOGRAFÍA

- comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX*, UNAM-Instituto Mora, México, 2007.
- _____, “Importancia y desarrollo de la cría de ganado mular en la Nueva España durante el periodo colonial”, en Lucina Hernández (compiladora), *Historia ambiental de la ganadería en México*, Instituto de Ecología, Xalapa, 2001.
- _____, “Los arrieros novohispanos”, en Gloria Artís Espriu et al., *Trabajo y sociedad en la historia de México. Siglos XVI-XVIII*, CIESAS, México, 1992.
- Super, John, “Miguel Hernández: transportista (Nueva España. Siglos XVI y XVII)”, en David Sweet y Gary B. Nash, *Lucha por la supervivencia en la América Colonial*, FCE, México, 1987.
- Tepaske, John J. “La crisis financiera del virreinato de Nueva España a fines de la colonia”, en Luis Jáuregui y José Antonio Serrano Ortega (coordinadores), *Las finanzas públicas en los siglos XVIII-XIX*, Instituto Mora-Colegio de Michoacán-El Colegio de México-UNAM, México, 1998.
- Timothy, Anna, *La caída del gobierno español en la ciudad de México*, FCE, México, 1981.
- Thomson, Guy, P.C. *Puebla de los Ángeles Industria y sociedad de una ciudad mexicana 1700-1850*, Universidad Autónoma de Puebla-Universidad Iberoamericana Puebla-Instituto Mora, México, 2002.
- Torales Pacheco, María Cristina, “Tradicionalismo y modernidad en el comercio novohispano de la segunda mitad del siglo XVIII: La compañía de Francisco Ignacio Yraeta”, en Arij Ouweneel y Cristina Torales Pacheco (compilación y coordinación), *Empresarios, indios y Estado. Perfil de la economía mexicana (Siglo XVIII)*, Universidad Iberoamericana, México, 1992.
- Tutino, John, “*de la insurrección a la revolución en México, las bases sociales de la violencia agraria 1750/1940*”, ERA, México, 1990.
- Vallejo Magaña, Leticia, “Los arrieros y las relaciones comerciales entre Colima y el Sur de Jalisco, 1810-1814”, en *Revista Estudios Jaliscienses* 5, agosto de 1991.
- Vanderwood, Paul, *Del púlpito a la trinchera. El levantamiento religioso de Tomochic*, Taurus, México, 2003.
- _____, *Desorden y progreso. Bandidos, policías y desarrollo mexicano, Siglo XXI*, México, 1986.
- Van Young, Eric, *La otra rebelión. La lucha por la independencia de México, 1810-1821*,

BIBLIOGRAFÍA

- FCE, México, 2006.
- _____, *La crisis del orden colonial. Estructura agraria y rebeliones populares de la Nueva España, 1750-1821*, Alianza Editorial, México, 1992.
- _____, “A modo de conclusión: el siglo paradójico”, en Arij Ouweneel y Cristina Torales Pacheco (Compilación y coordinación), *Empresarios, indios y Estado. Perfil de la economía mexicana (siglo XVIII)*, Universidad Iberoamericana, México, 1992.
- _____, “El sociópata: Agustín Marroquín”, en Felipe Castro Gutiérrez, Virginia Guedea y José Luis Mirafuentes Galván, *Organización y liderazgo en los movimientos populares novohispanos*, UNAM, México, 1992.
- Velásquez Hernández, Emilia, *Cuando los arrieros perdieron sus caminos*, El Colegio de Michoacán, México, 1995.
- Villaseñor y Villaseñor, Alejandro, *Insurgentes guanajuatenses*, Archivo General de Gobierno del Estado de Guanajuato, México, 2003.
- Widmer, Rolf, *Conquista y despertar de las costas de la Mar del Sur (1521-1684)*, CNCA, México, 1990.