



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

LICENCIATURA EN GEOHISTORIA

Escuela Nacional de Estudios Superiores,
Unidad Morelia

*“Senderismo como estrategia
para la preservación de los
caminos antiguos. Estudio de
caso en el municipio de Morelia”*

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADO EN GEOHISTORIA

P R E S E N T A

JOSÉ ARTURO FUENTES JIMÉNEZ

DIRECTOR(A) DE TESIS: DR. IVAN FRANCH PARDO
CO-DIRECTOR DE TESIS: DR. LUIS ANTONIO CANCER POMAR

MORELIA, MICHOACÁN

MAYO, 2021



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.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS SUPERIORES, UNIDAD MORELIA
SECRETARÍA GENERAL
SERVICIOS ESCOLARES

MTRA. IVONNE RAMÍREZ WENCE

DIRECTORA

DIRECCIÓN GENERAL DE ADMINISTRACIÓN ESCOLAR

PRESENTE

Por medio de la presente me permito informar a usted que en la **sesión ordinaria 10** del **H. Consejo Técnico** de la Escuela Nacional de Estudios Superiores (ENES) Unidad Morelia celebrada el día **04 de noviembre del 2020**, acordó poner a su consideración el siguiente jurado para la presentación del Trabajo Profesional del alumno (a) **José Arturo Fuentes Jiménez** adscrito a la Licenciatura en Geohistoria con número de cuenta **413077709**, quien presenta la tesis titulada: "Senderismo como estrategia para la preservación de los caminos antiguos. Estudio de caso en el municipio de Morelia." bajo la dirección como **tutor** al Dr. Iván Franch Pardo y como **co-tutor** al Dr. Luis Cancer Pomar.

El jurado queda integrado de la siguiente manera:

Presidente:	Dr. Gerardo Alberto Hernández Cendejas
Vocal:	Dr. Fernando Antonio Rosete Vergés
Secretario:	Dr. Iván Franch Pardo
Suplente 1:	Dr. Maxime Laurent Kieffer
Suplente 2:	Dra. Karine Annick Therese Lefebvre

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente
"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"
Morelia, Michoacán a 05 de marzo del 2021.

DRA. YESENIA ARREDONDO LEÓN
SECRETARIA GENERAL

CAMPUS MORELIA

Antigua Carretera a Pátzcuaro N° 8701, Col. Ex Hacienda de San José de la Huerta
58190, Morelia, Michoacán, México. Tel: (443)689.3500 y (55)56.23.73.00, Extensión Red UNAM: 80614
www.enesmorelia.unam.mx

Agradecimientos institucionales

A la licenciatura en Geohistoria, a la Escuela Nacional de Estudios Superiores, Unidad Morelia, y a la Universidad Nacional Autónoma de México por haberme brindado herramientas, espacios y técnicas para mi desarrollo académico, personal y profesional.

Al Programa de Apoyo a Proyectos para Innovar y Mejorar la Educación (PAPIME/UNAM) en el proyecto “Elaboración de topoguías senderistas como práctica docente y como herramienta para el análisis geográfico” (Clave PE303414) a cargo del Dr. Ivan Franch Pardo.

Al Programa de Titulación para Egresados de la UNAM a través de Estancia Académica en el Extranjero (TEE) a cargo de la Dirección General de Cooperación e Internacionalización (DGECI) cuyo apoyo me permitió realizar una estancia académica de titulación en la Universidad de Jaén en el Departamento de Antropología, Geografía e Historia bajo la dirección del Dr. Luis Antonio Cancer Pomar

A mi tutor el Dr. Ivan Franch Pardo por haberme inspirado a tomar este eje temático a través de las materias impartidas y por haber sido un excelente profesor de carrera. Por apoyarme y guiarme durante la elaboración de mi tesis y por su apoyo final durante la conformación de la misma.

A mi co-tutor el Dr. Luis Cancer Pomar por apoyarme en este proyecto de titulación y por recibirme en la Universidad de Jaén para realizar mi estancia académica, lo cual me permitió consolidar teórica y metodológicamente mi tesis.

A los miembros del jurado Ivan Franch, Karine Lefebvre, Gerardo Hernández, Maxime Kieffer y Fernando Rosete por su apoyo y atención en la revisión de este trabajo, por sus comentarios y retroalimentación en la recta final.

Agradecimientos personales

A mis padres, Jesús y Teresita, por siempre apoyarme y motivarme a seguir mi formación académica. Por guiarme y aconsejarme en toda ocasión y permitirme tomar cada decisión libremente; por fomentar y ayudar en mi desarrollo personal. Sin el apoyo y confianza que me han brindado, este trabajo no estaría aquí y yo tampoco.

A mis hermanos, Yunis y David, por estar conmigo, por hacer preguntas y comentarios que de una u otra forma me han ayudado a formarme y tener perspectiva. Por el compañerismo que hemos tenido y el apoyo de uno para todos. *“Bien hecho Draco, bien hecho”*.

A Evelin García, por ser mi compañera estos últimos 4 años y 10 meses, y aguantar juntos todo lo que implica una relación durante y post universidad. Por darme su apoyo y confianza, y por ayudarme siempre en todo lo posible para realizar y completar este trabajo.

A mi co-tutor, Luis Cancero, por recibirme en un continente y país completamente desconocido para mí, por brindarme su apoyo y ayuda durante mi estancia de titulación, que no habría sido la misma sin su presencia. ¡Muchas gracias por todas esas cervezas y tapas!

A mi tutor, Ivan Franch, por permitirme ese primer acercamiento con mi tema de tesis mediante el capítulo del libro y las salidas de campo, sin las cuales no me hubiera aventurado a realizar este trabajo.

A mi sinodal y profe de carrera, Gerardo Hernández, por siempre tener buena actitud y disposición con nosotros los “estudiahambres geohistoriadores”, por las prácticas de campo y el primer contacto con la cartografía histórica en SIG. Por que este trabajo haya quedado *“bien chingón”*.

Al buen “Oswald”, por estar siempre al tiro durante toda la carrera, las sobredosis de cafeína, correr cuesta arriba a más de 4000 msnm, congelarnos en el Nevado de Colima, las pato-aventuras en la práctica de geología (¡sí, Cadereyta y la Peña de Bernal!) y los trabajos en equipo.

A “El Manu”, por esas partidas de ajedrez y juegos de mesa, aderezadas con los desayunos épicos fresneros, el buen cafecito y mate, y las buenas discusiones multi-tópico.

Al team Princesos, por estar ahí en toda ocasión desde “el comienzo enesiano”, por iniciar esa “tradicción” antes de cada salida de campo, y por tener debates metafísicos existenciales en un momento de la fiesta, y en otro hacer coreografías pop.

Resumen

Los caminos son definidos por la Real Academia de la Lengua Española (RAE) como “vía que se construye para transitar” (<http://dle.rae.es/?id=6xxQ4ub>). También puede definirse como las obras viales que nos permiten acceder a distintos lugares, además de ser elementos que vertebran al territorio, facilitando el tránsito por el medio y conectando puntos de importancia entre sí (López-Monné, 2003).

En este trabajo centraremos la atención en los caminos antiguos presentes en el municipio de Morelia (Michoacán). Un camino antiguo (histórico, real) se define como aquella vía de comunicación que conectaba dos puntos que fueron de gran importancia, o que conducían hacia algún destino de principal importancia de aquel territorio (Campillo Besses & López-Monné, 2010; López-Monné, 2003; Nardiz Ortiz, 1996).

El principal objetivo de este trabajo es poder contribuir a la recuperación de los caminos antiguos, mediante la aplicación de estrategias como el senderismo, y que esto pueda derivar en una inserción de los mismos en la planeación territorial. De forma mas específica, se espera identificar, analizar, mapear y caracterizar los principales trazados de caminos antiguos, obteniendo así material cartográfico nuevo, junto con información física-geográfica e histórica social de cada camino identificado

Para lo anterior se aplicará una metodología híbrida basada en ejes históricos y geográficos, mediante la investigación y análisis de las fuentes de cartografía histórica correspondientes al territorio municipal, con el objetivo de identificar y caracterizar las distintas rutas presentes. Esto permitirá mapear los caminos mediante salidas de campo y trabajar los datos geográficos en gabinete, obteniendo una cartografía general e individual (por ruta); además se obtendrán perfiles de elevación y MIDE por cada camino para evaluar mejor el componente físico-geográfico y el esfuerzo general para realizar las travesías.

Los resultados obtenidos permitirán identificar de forma sencilla y clara el acervo de caminos antiguos en el municipio, además de permitirnos construir guías de recorrido por ruta (o fichas técnicas) que presentarán de forma individual y ordenada la información y características recabadas de cada camino identificado.

Dichos resultados suponen un acervo de información cartográfica, histórica y social que principalmente estará dirigido a instrumentos para el orden del territorio y la toma de decisiones sobre el mismo. En el caso particular de Morelia, la caminería y el senderismo resultan tener poca atención y desarrollo, por lo que este trabajo resulta de gran utilidad.

Abstract

The roads are defined by the Royal Academy of the Spanish Language (RAE) as "road that is built to travel" (<http://dle.rae.es/?id=6xxQ4ub>). It can also be defined as road works that allow us to access different places, in addition to being elements that backbone the territory, facilitating transit through the environment and connecting points of importance to each other (López-Monné, 2003).

In this work we will focus our attention on the old roads present in the municipality of Morelia (Michoacán). An old road (historical, real) is defined as that communication route that connected two points that were of great importance, or that led to a destination of major importance in that territory (Campillo Besses & López-Monné, 2010; López-Monné, 2003; Nardiz Ortiz, 1996). The main objective of this work is to be able to contribute to the recovery of old roads, through the application of strategies such as hiking, and that this may lead to their insertion in territorial planning. More specifically, it is expected to identify, analyze, map and characterize the main routes of old roads, thus obtaining new cartographic material, together with physical-geographical and social historical information of each identified road.

For the above, a hybrid methodology based on historical and geographical axes will be applied, through research and analysis of the sources of historical cartography corresponding to the municipal territory, with the aim of identifying and characterizing the different routes present. This will make it possible to map the roads through field trips and work on the geographic data in the office, obtaining a general and individual cartography (by route); Furthermore, elevation profiles and MIDE will be obtained for each road to better assess the physical-geographical component and the general effort to carry out the crossings.

The results obtained will allow us to easily identify the collection of old roads in the municipality, in addition to allowing us to build route guides (or technical sheets) that will present individually and in an orderly manner the information and characteristics collected from each identified road.

These results suppose a collection of cartographic, historical and social information that will mainly be aimed at instruments for ordering the territory and making decisions about it. In the particular case of Morelia, walking and hiking turn out to have little attention and development, so this work is quite useful.

Índice

Capítulo 1. Introducción	1
• 1.1 Problemática y antecedentes	1
• 1.2 Justificación: Senderismo, una estrategia para la preservación de caminos antiguos	4
• 1.3 Objetivos	6
Capítulo 2. Marco teórico-conceptual	8
• 2.1 Senderismo: una herencia del excursionismo con utilidades diversas	8
2.1.1 El excursionismo en Norteamérica	10
2.1.2 El excursionismo del siglo XX: Senderismo actual	11
• 2.2 Reinserción de los caminos en el modelo territorial	14
2.2.1 Senderismo y Ordenamiento Territorial	14
2.2.2 El papel de los caminos en un OT	16
Capítulo 3. Características geográficas de Morelia	18
• 3.1 El área de estudio	18
3.1.1 Relieve:	20
3.1.2 Vegetación:	21
3.1.3 Cubiertas y Usos del territorio:	22
Capítulo 4. Categorización de los caminos antiguos y metodología	25
• 4.1 Caracterización de los tipos de caminos	30
• 4.2 Metodología y materiales para una cartografía senderista	32
• 4.3 Cartografía antigua de Morelia y SIG histórico	34
4.2.2 Evaluación senderista MIDE y fichas técnicas de los caminos	41
5. Resultados	45
• 5.1 Cartografía de senderos y fichas técnicas:	46
Ruta 1: Camino Real a Atécuaro	46
Ruta 2: Camino Antigo Undameo-Atécuaro	50
Ruta 3: Camino Real a Ciudad de México	54
Ruta 4: Camino Antigo a Toluca	58
Ruta 5: Camino Real a Pátzcuaro	62
Ruta 6: Camino Real a Guadalajara	66
Ruta 7: Camino Real del Norte	70
Ruta 8: La Calle Real	73
6.- Discusión	77
7.- Conclusiones	83

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1. MAPA DE UBICACIÓN DEL SITIO DE ESTUDIO	18
FIGURA 2. MAPA DE LAS SUBPROVINCIAS FISIOGRAFICAS EN EL MUNICIPIO DE MORELIA	20
FIGURA 3. MAPA DE LOS TIPOS DE VEGETACIÓN EN MORELIA	21
FIGURA 4. MAPA DE CUBIERTAS Y USOS EN EL MUNICIPIO DE MORELIA	22
FIGURA 5. MAPA DE CAMINOS ANTIGUOS EN EL MUNICIPIO DE MORELIA	25
FIGURA 6. IMAGEN SATELITAL DEL CAMINO REAL A CIUDAD DE MÉXICO	27
FIGURA 7. MAPA DE RUTAS PREHISPÁNICAS DE MICHOACÁN	35
FIGURA 8. MAPA DE RUTAS COLONIALES DE MICHOACÁN	35
FIGURA 9. PLANO DE LA CIUDAD DE VALLADOLID DE 1794	37
FIGURA 10. PLANO DE LA CIUDAD DE MORELIA DE 1868	38
FIGURA 11. MAPA CROQUIS DE SAN SALVADOR ATÉCUARO DE 1873	39
FIGURA 12. MAPA DEL CAMINO REAL A ATÉCUARO	46
FIGURA 13. PERFIL TOPOGRÁFICO DEL CAMINO REAL A ATÉCUARO	46
FIGURA 14. MIDE CAMINO REAL ATÉCUARO	47
FIGURA 15. FOTOGRAFÍAS DEL ITINERARIO A ATÉCUARO	48
FIGURA 16. MAPA DEL CAMINO ANTIGUO UNDAMEO-ATÉCUARO	50
FIGURA 17. PERFIL TOPOGRÁFICO CAMINO ANTIGUO UNDAMEO-ATÉCUARO	50
FIGURA 18. MIDE UNDAMEO-ATÉCUARO	51
FIGURA 19. FOTOGRAFÍAS DEL CAMINO DE UNDAMEO A ATÉCUARO	52
FIGURA 20. MAPA DEL CAMINO REAL A CIUDAD DE MÉXICO	54
FIGURA 21. PERFIL TOPOGRÁFICO CAMINO REAL A CIUDAD DE MÉXICO	54
FIGURA 22. MIDE CAMINO A CIUDAD DE MÉXICO	55
FIGURA 23. ENTRADA ORIGINAL A MORELIA Y GARITA DEL ZAPOTE	56
FIGURA 24. MAPA DE CAMINO ANTIGUO A TOLUCA	58
FIGURA 25. PERFIL TOPOGRÁFICO CAMINO ANTIGUO A TOLUCA	58
FIGURA 26. MIDE CAMINO ANTIGUO A TOLUCA	59
FIGURA 27. MAPA DE CAMINO REAL A PÁTZCUARO	62
FIGURA 28. PERFIL TOPOGRÁFICO DE CAMINO REAL A PÁTZCUARO	62
FIGURA 29. MIDE DE CAMINO REAL A PÁTZCUARO	63
FIGURA 30. MAPA DE CAMINO REAL A GUADALAJARA	66
FIGURA 31. PERFIL TOPOGRÁFICO DE CAMINO REAL A GUADALAJARA	66
FIGURA 32. MIDE DE CAMINO REAL A GUADALAJARA	67
FIGURA 33. ENTRADA ACTUAL A CAPULA EN CAMINO REAL A GUADALAJARA	68
FIGURA 34. MAPA DE CAMINO REAL DEL NORTE	70
FIGURA 35. PERFIL TOPOGRÁFICO DEL CAMINO REAL DEL NORTE	70
FIGURA 36. MIDE DEL CAMINO REAL DEL NORTE	71
FIGURA 37. SITIOS PRÓXIMOS A LA EXTINTA GARITA DEL MOLINO	71
FIGURA 38. MAPA DE LA CALLE REAL	73
FIGURA 39. PERFIL TOPOGRÁFICO DE LA CALLE REAL	73
FIGURA 40. MIDE DE LA CALLE REAL	74

Capítulo 1. Introducción

1.1 Problemática y antecedentes

Los caminos son comúnmente conocidos como aquella vía no pavimentada por la que es posible transitar y llegar de un sitio a otro, generalmente sobre espacios geográficos agrestes y rurales. Aun cuando parecieran elementos triviales del paisaje, en realidad juegan un papel que es de mucha mayor importancia y que muchas veces es factor decisivo para que, a un sitio dentro del territorio que recorren, se le otorgue una cierta valorización o identidad.

Si revisamos el concepto dado por la Real Academia Española de la Lengua, es posible ver que los caminos son en sí “toda aquella vía que se construye para transitar” ([RAE](#), 2014). No obstante, también es posible decir que los caminos son uno de los elementos que proveen de carácter a un territorio, conectando puntos de distinta importancia y, de esta forma, generando una vertebración de dicho territorio, el cual se estructura a partir de esta red de conexión de puntos (López-Monné, 2003).

A pesar de lo manifestado, podemos afirmar que, hasta finales del siglo pasado, los mismos no han sido considerados como un elemento de estudio por su importancia, o como recurso, en muchas ocasiones quedando relegados a simples elementos paisajísticos. Sin embargo, en los últimos años se ha producido un cambio en la concepción de los caminos como elementos potencialmente rentables, principalmente en ámbitos deportivos, así como lúdicos y de interés cultural (SECTUR, 2005; Porcal, 2011; Puente *et al.*, 2011; Martí-Hennenberg, 2013; Silva, 2016; Appalachian Trail Conservancy, 2018).

Como un referente de este interés por el estudio e incluso salvaguarda de estos, podemos mencionar el Camino Real de Tierra Adentro, el cual cruza todo el centro del país de la capital a la frontera norte. Dicho camino fue indexado en la lista de Patrimonio Mundial de la Humanidad en 2010, cuestión que promovió iniciativas para la salvaguarda y recuperación del mencionado camino, incluyendo un plan de manejo que sería presentado en el 3er Coloquio Internacional de Itinerarios

Culturales en Guanajuato (INAH, 2011; Silva, 2016; UNESCO World Heritage Center, 2019).

La premisa de abordar el tema de investigación relacionado a los caminos históricos y las estrategias para su recuperación en el entorno de la ciudad de Morelia, en realidad surgen de parte de un proyecto de investigación que originalmente hace énfasis en las utilidades que pueden tener los caminos. Al estar adscrito como becario en el proyecto PAPIME/UNAM PE303414, "Elaboración de topoguías senderistas como práctica docente y como herramienta para el análisis geográfico", surgió en algún momento la idea de hacer uso de las trazas de los caminos antiguos (CA) presentes en el territorio para diseñar un proyecto senderista. La principal importancia de lo anterior, en realidad no era únicamente aprovechar la traza existente de los caminos, sino que, a partir del diseño de una red de senderos, poder recuperar y salvaguardar el patrimonio geohistórico de los propios caminos. Al mismo tiempo, la infraestructura de estos sería aprovechada para complementar las actividades económicas del municipio desde una perspectiva ecológica y enfocada principalmente al contexto rural o campirano.

De acuerdo con Benedicto Gimeno (2011), los CA pueden ser catalogados como elementos de gran importancia geohistórica y cultural debido al valor patrimonial que poseen. Sin embargo, es más notoria la falta de atención en cuanto a su estudio, valorización y protección.

En el caso de México, es posible ver que muchos caminos han tenido mayor utilidad y relevancia al transformarse en carreteras/autopistas, además de no contar con el reconocimiento que merecen por su valor histórico y cultural. No obstante, es posible enlistar algunos esfuerzos dirigidos a la recuperación y restablecimiento de CA. Entre los trabajos consultados, se ha prestado especial atención a los siguientes debido al enfoque senderista y caminero con el que fueron desarrollados: Uno de los más relevantes es el anteriormente mencionado *Programa de Manejo del Camino Real de Tierra Adentro* (INAH, 2011). La peculiaridad de este trabajo radica en que está dirigido a la proposición, manejo y salvaguarda de itinerarios culturales, siendo esta la primera vez que el Camino Real (CR) de Tierra Adentro (también llamado Camino de la Plata) contaría con la propuesta de un plan de

manejo para poder desempeñarse como un itinerario cultural de larga distancia, o Gran Recorrido (GR), una catalogación tomada de referencia de la clasificación europea de caminos senderistas (INAH, 2011).

Otro trabajo de gran utilidad, y que ha sido clave en términos teórico-metodológicos, es la tesis de licenciatura de Erik Valentín Silva Rodríguez (2016) titulado “*Recuperación y Tratamiento del Camino Real de las Misiones Franciscanas de la Sierra Gorda de Querétaro como Itinerario Cultural*”, siendo uno de los primeros trabajos académicos de grado dirigidos a la recuperación, reactivación y salvaguarda de caminos antiguos e históricos en México.

También es significativa la red de senderos que vertebran el Geoparque localizado en la Mixteca Alta. En este caso se trata de un sitio que ha sido diseñado en base al patrimonio geomorfológico y geológico que tiene el mismo, siendo que además una parte importante del funcionamiento del propio parque está a cargo de los senderos interpretativos, que por UNESCO son denominados geosenderos. En este caso, es posible observar que los senderos constituyen una parte muy importante del parque, puesto que los mismos están diseñados a partir de los sitios que atraviesan y su relación temática. Lo anterior resulta sumamente interesante puesto que los senderos están contruidos a partir de la interrelación de los sitios atravesados a lo largo del Geoparque, teniendo como finalidad el poder “relatar” la historia que puede observarse en el patrimonio geomorfológico y geológico (UNESCO y Geoparque Mixteca Alta, 2019; Franch *et al.*, 2020).

En los últimos años están surgiendo propuestas de señalar ciertas rutas carreteras en función de su antigüedad o de su papel en algún acontecimiento histórico. Como ejemplos locales, podemos mencionar las señalizaciones erigidas en algunos tramos de las carreteras Morelia-Pátzcuaro y Morelia-Quiroga, en donde las señalizaciones de caminos designan la ruta con el nombre de un personaje famoso o una fecha histórica, en este caso siendo la “Ruta de Don Vasco”. Sin embargo, se puede apreciar que no todas las rutas históricas cuentan con dicha señalización, además de carecer de alguna explicación a mayor profundidad sobre cuál fue su origen e importancia original.

1.2 Justificación: senderismo, una estrategia para la preservación de caminos antiguos

Al pensar en senderismo, muy genéricamente se evoca la imagen de un individuo caminando distancias, largas o cortas, y cruzando parajes diversos. Aunque esto no está muy alejado de la praxis de la actividad, hay algunos elementos de gran importancia que no están presentes en esta concepción. Para realizar senderismo es necesaria la existencia del sendero, o en caso contrario, demarcar uno que esté (o no) bien definido, además de contar con un programa de manejo, para evitar que resulte negativa y/o destructiva la práctica senderista para el entorno donde se realizará (Fariña e Higuera, 1999; Molina, 2014). En el caso de los CA y de los Caminos Reales (CR), esto resulta de gran utilidad puesto que su trazado ya existente sí que puede ser utilizado para la planeación de itinerarios culturales interpretativos de carácter ecoturístico. El utilizar CR y CA para un proyecto de senderismo no solo supone disponer de un trazado base bien demarcado y con destinos ya definidos, sino que también se incluye la cuestión de preservar el patrimonio, tanto el natural como el histórico (Centro de Patrimonio Mundial UNESCO, 1972; INAH, 2011).

Refiriéndonos a América, la gran mayoría de los CR que se encuentran en buena parte del territorio no han contado con un buen manejo para su restablecimiento y conservación, siendo esto más por el desconocimiento de su existencia que por la falta de interés sobre los mismos. Un buen ejemplo de lo anterior es, de nuevo, el caso del CR de Tierra Adentro que atraviesa Nuevo México (EE. UU.), mismo que está adecuado para su tránsito por medio de la práctica senderista, además de estar inscrito en el Sistema de Senderos Nacionales (National Trails System) de los Estados Unidos, en la categoría de protección como Sendero Histórico Nacional (US National Park Service, 2018, 2020). La razón de lo anterior es principalmente que la porción de dicho camino ha sido estudiada debido al interés histórico y cultural por el mismo, además de que su salvaguarda proporciona una utilidad a la práctica de actividades al aire libre y un impacto positivo a la conservación del entorno natural, así como a su interés histórico y cultural.

Con lo anterior en mente, podemos afirmar que los CA se pueden integrar en las dinámicas contemporáneas y en sus paisajes por medio de actividades como el senderismo o la caminería ("Estudio de las vías de comunicación en relación con su entorno geográfico y cultural" (RAE, 2014)). Sin embargo, para alcanzar esta meta, es necesario establecer una metodología desde la geografía histórica, con la finalidad de poder identificar los caminos, representarlos en mapas, y poder plasmar sus distintos atributos históricos-sociales en algunas líneas. Lo anterior, no solo para el beneficio de los caminantes, sino para la salvaguarda, el reconocimiento y la valoración, desde el contexto local hasta el internacional. Esta cuestión podría plantear a futuro, un aprovechamiento local y regional de los caminos desde la perspectiva de los deportes alternativos, el turismo cultural y el ecoturismo.

Otra cuestión de gran importancia y que está relacionada estrechamente con lo mencionado en el párrafo anterior, es lo referente a los caminos y su papel en los Ordenamientos Territoriales (OT). Una de las finalidades del presente trabajo es proponer la creación de redes senderistas mediante la reutilización de CA, insertando a estos últimos como elementos a considerar en futuros OT. Para el caso de Morelia, el municipio se ajusta muy bien a nuestros intereses como caso de estudio por lo siguiente:

- Alta diversidad paisajística en sus más de 1300 km²
- Numerosos caminos son aptos para el senderismo
- De esos caminos, algunos son significativamente importantes por su contexto histórico
- Su entorno rural y boscoso más allá de la mancha urbana. En muchas de esas localidades existe un alto grado de marginalidad, luego se parte de la búsqueda de alternativas para fomentar su economía

Es de importancia precisar que el concepto de senderismo que hemos referido anteriormente, se enmarca dentro de la definición que realiza la Secretaría de Turismo del Gobierno de México (SECTUR, 2004), también calificándolo en otros documentos como turismo de naturaleza (SECTUR, 2017), concretamente dentro de la categoría de ecoturismo.

1.3 Objetivos

- General:

- Contribuir mediante el senderismo a la recuperación del patrimonio histórico de los caminos antiguos (CA) de Morelia y a su inserción en la planeación territorial.

- Particulares:

- Analizar el senderismo como objeto de estudio: patrimonio, turismo, desarrollo comunitario, gestión territorial, docencia

- Establecer un estado del arte geohistórico de los caminos antiguos del municipio de Morelia

- Elaborar mediante herramientas de análisis espacial, el inventario cartográfico de los principales CA o de valor patrimonial existente en el municipio

- Identificar y categorizar los caminos con base en un criterio histórico y efectuar una evaluación de sus posibilidades senderistas

- Elaborar la cartografía temática de senderos en Morelia a escala municipal conteniendo la información inventariada y cartografiada.

- Proponer técnicas para la inserción de la actividad senderista en futuros OT y potenciar el desarrollo comunitario

Después de esta introducción, en donde se han mostrado los objetivos del trabajo de investigación, se procederá a la explicación del marco teórico-conceptual, en donde se describirán los términos y conceptos utilizados para construir el sustento teórico de este trabajo.

A continuación, se desarrollarán los capítulos dos a cuatro, abordando los conceptos utilizados, el estado de la cuestión sobre nuestra temática, así como propuestas de aplicación y utilidades de los CA y la práctica senderista.

En el capítulo segundo se abordará el aparato teórico-conceptual, brindando además una breve descripción histórica acerca del desarrollo del excursionismo y su posterior evolución en senderismo.

En el capítulo tres, se realizará una descripción del sitio de estudio seleccionado, y seguidamente se explicará la metodología a utilizar y se enlistarán los materiales necesarios para la elaboración de cartografía senderista.

Por último, en el capítulo cuatro se explicará y justificará la relación entre senderismo y ordenamiento territorial, y posteriormente se realizará la propuesta del proyecto senderista para el área municipal de Morelia.

Capítulo 2. Marco teórico-conceptual

2.1 Senderismo: una herencia del excursionismo con utilidades diversas

Sobre qué es y cómo es que se origina el senderismo, podemos hacer referencia a lo explicado por Martí-Hennenberg (2013) acerca de los albores de la práctica senderista, que en realidad comenzó como una práctica relativamente similar al excursionismo y montañismo, aunque con finalidades algo diferentes y practicada por sectores de la sociedad distintos. El excursionismo por definición puede ser entendido como cualquier actividad consistente en realizar excursiones (salidas breves), ya sea para estudio, recreo o ejercicio (Martí-Hennenberg, 2013; Franch *et al.*, 2018). Se trata de una actividad que puede ser ubicada como una práctica común dentro de diversas y numerosas disciplinas, pudiendo poner de ejemplo tanto la historia del arte como la entomología. La razón de esto no es demasiado sorprendente, puesto que desde la fundación de dichas (y otras) disciplinas, el visitar la zona de estudio y recorrerla, supone un elemento de gran peso para así tener una visión mucho más completa y un conocimiento a fondo de los aspectos, características y componentes que se encuentran en la zona de estudio, incluso el poder identificar elementos nuevos que no podrían percibirse a distancia o al leer un libro sobre el sitio.

Sin embargo, la actividad excursionista asociada no tuvo su origen de forma espontánea, sino que fue comenzando a constituirse a partir del surgimiento de las distintas organizaciones de excursionismo alpino, siendo todas en un principio de origen europeo. Como un precursor se podría señalar al Alpine Club de Londres, en gran parte motivado por los relatos de viajeros ingleses, así como por algunos aspectos literarios e incluso pedagógicos (Martí-Hennenberg, 2013).

El club británico antes mencionado, tiene sus orígenes en el siglo XIX, de forma específica en el año de 1857. Sin embargo, es de notar que el nombre haga alusión a una cadena montañosa ubicada en Europa Central, y no a un macizo montañoso

inglés. Esto puede sonar un poco inverosímil, pero es perfectamente lógico puesto que los británicos fueron de los primeros conquistadores de cimas y vías vírgenes alpinas. Esto también puede ser visto en los demás clubs de montañismo y excursionismo de Europa, tales como el Österreichischer Alpenverein (1862) o el Club Alpin Français (1874). De aquí puede identificarse la sensación y fascinación causada por los Alpes en diferentes países europeos, mismos que comenzarían su papel como pioneros del excursionismo, y luego de algún tiempo, del senderismo como tal (Martí-Hennenberg, 2013).

Particularizando en lo referente a la historia del senderismo, esta actividad inicia en un bosque llamado Fontainebleau a las afueras de París. Un veterano francés de la “Grande Armée” llamado Claude-François Denecourt, se le ocurrió que una forma de hacer más amigable el bosque de Fontainebleau para los ciudadanos de París, era marcar los caminos y senderos con flechas de color azul sobre rocas, árboles y demás cosas que estuvieran sobre el camino (Denecourt, 1840).

Es pertinente mencionar que ese tipo de técnicas de identificación de rutas por medio de su balizado ya existían, pero usualmente solo eran utilizadas en el medio militar. Lo anterior no impidió que fuera replicado con éxito en el ya mencionado bosque parisino, esto tuvo tal aceptación que después fue tomado como modelo base para el balizado de lo que ahora se conoce como Grandes Recorridos o GR. Los GR habían sido concebidos como un sistema de senderos al igual que se había hecho en Fontainebleau. Sin embargo, el objetivo en este caso sería extender por toda Francia la red de senderos que tendría recorridos de tamaño considerable pero divididos en distintas etapas, cuestión que llevó a una escala mayor la práctica del senderismo. La idea fue de tal agrado y éxito, que en poco tiempo los demás países del occidente europeo replicaron el modelo, extendiendo el alcance de los GR a prácticamente toda Europa durante las décadas de los 80's y 90's, aunque en el caso de España se comenzó con las primeras iniciativas excursionistas durante los 70's (Melendo *et al.*, 2002).

La idea de realizar recorridos de corta y larga duración en entornos naturales y fuera de las ciudades fue muy bien recibida en otras partes del mundo, pudiendo mencionar gran parte del continente americano como una nueva sede practicante

de la actividad senderista. Sin embargo, en el caso de América el proceso fue un poco distinto, esto tomando en cuenta que la actividad excursionista propiamente dicha en realidad se comenzó a desarrollar a finales del siglo XIX como explicamos a continuación.

2.1.1 El excursionismo en Norteamérica

Para explicar el trasfondo histórico del senderismo en México, es pertinente hacer la mención del Club de Exploraciones de México, el cual iniciaría de manera formal las actividades excursionistas en el ámbito nacional de mano del californiano Otis McAllister, quien, en la década de los 20, se encontraba residiendo en la actual Ciudad de México. Originalmente, McAllister era socio del ya conocido Sierra Club, una asociación fundada en California dedicada a las actividades montaÑeras y excursionistas, además de tener relaciones de parentesco directas con dos de sus fundadores. Sin embargo, en la década de 1910 fue llamado a participar en la Gran Guerra, cuestión que lo obligó a huir a México al negarse a prestar servicio en dicho conflicto (Franch *et al.*, 2018).

Ya ubicado en la Ciudad de México, McAllister comenzó una profesión como docente de inglés, sin embargo, una de sus costumbres era organizar excursiones a los espacios naturales fuera de la ciudad (como La Marquesa). La actividad que originalmente había iniciado como una cuestión de ocio, comenzaría a tomar fuerza como una asociación de características similares al Sierra Club, y sería en el año de 1922 que se tomaría la decisión de conformar lo que ahora se conoce como Club de Exploraciones de México o CEM (Franch *et al.*, 2018).

Por otra parte, y dirigiendo la atención al norte del continente, se pueden enunciar dos casos como los albores de la disciplina en América. El primero de estos, aunque posiblemente sujeto a debate en importancia, es la fundación y consolidación del ya mencionado Sierra Club. Esta asociación en realidad comenzó su existencia como una idea del fundador principal John Muir para frenar los intentos de distintos grupos (gobierno estatal, ganaderos, propietarios y forestales) por extraer los recursos en Yosemite, y pronto se vería secundada por distintas personalidades académicas de California, así como algunos grupos e instituciones prominentes de la nación

estadounidense. La culminación de lo anterior fue la creación de uno de los principales clubs de excursionismo en el continente, que además tendría aportaciones de importancia en cuanto a temáticas de regulación en extracción de recursos, protección de ecosistemas (centrado en bosques y montañas) y educación ambiental a base de excursionismo (Franch *et al.*, 2018; Sierra Club, 2019).

El siguiente ejemplo, pero no menos importante, es la instauración y consolidación del Appalachian Trail que recorre un aproximado de 2,175 millas (equivalentes a 3,500.323 km), que si bien fue oficialmente declarado como parte del Sistema de Senderos Nacionales (National Trails System) en 1968, desde los años 20's ya se planeaba y balizaba una primera parte del trayecto. El Sistema de Senderos Nacionales o SSN (NTS por sus siglas en inglés), en realidad trata de un manifiesto o acta legal realizado por el Sistema Nacional de Parques Nacionales (o NPS por sus siglas en inglés) para promover la conservación y el acceso libre a las áreas naturales y recursos históricos de las mismas (Appalachian Trail Conservancy, 2018; US National Park Service, 2018).

Habiendo explicado de forma breve el origen y antecedentes del senderismo, se pasará a explicar las utilidades que el mismo puede brindar al ser planificado de forma correcta, y junto con esto, el éxito que comúnmente lo acompaña.

2.1.2 El excursionismo del siglo XX: Senderismo actual

De acuerdo con SECTUR (2017), el senderismo es considerado como uno de los recursos ecoturísticos de primer orden. Al estar bien gestionado y planeado, permite establecer una atmósfera de cuidado y salvaguarda del patrimonio geohistórico y natural presente en el sitio designado para la actividad (López-Monné, 2003; Sorolla, 2018). Para que el senderismo sea considerado como tal, la actividad debe de ser planeada y desarrollada con los planteamientos y precauciones necesarias, esto con la intención de evitar la degradación de los sitios en donde se encuentra la red de senderos y además incluir en la actividad a los grupos de población local. Uno de los argumentos por los que el senderismo es socialmente bien considerado, es debido a los impactos positivos que el mismo tiene en aspectos bióticos y

sociales, al ser planeado y desarrollado con fundamentos teóricos que sean críticos y lógicos (Molina, 2014). La principal característica que se puede apreciar es un aumento en torno al cuidado de los elementos naturales sin la necesidad de reemplazar o detener otras actividades humanas; esto se debe al control de las propias actividades en función de la capacidad de resistencia y recuperación del medio. De acuerdo con lo anterior, se debe buscar la realización de la actividad senderista de acuerdo a las condiciones del sitio y contexto presente, evitando la masificación del mismo al controlar el número de caminantes, tanto por ruta como por día (SECTUR, 2005, 2007; Peñaloza, C., 2010; INAH, 2011; Santos *et al.*, 2011; Sorolla, 2018).

La premisa anterior nos lleva a la siguiente ventaja de la actividad, la cual consiste en la reactivación y/o flujo del comercio local. Al ser una actividad que debe llevarse a cabo en los sitios donde se encuentran los senderos, es pertinente que la actividad esté a cargo de las personas locales y no de intermediarios. Esto significa que, en un panorama ideal, la gran mayoría de los servicios y productos que pudiesen necesitar los viajeros y caminantes, estarían a cargo de la población local, cuestión que indudablemente provocaría un movimiento de la economía a escala local, basado principalmente en la venta de alimentos, renta y venta de equipo, y un posible alquiler de refugio para pasar la noche en el caso de jornadas o rutas de larga distancia (SECTUR, 2004, 2005; Torres, 2006).

Los resultados de la buena gestión y planeación se aplican tanto al componente puramente biofísico, así como para la población que reside en el mismo lugar. Si ponemos el ejemplo de los sistemas o redes de senderos en Europa, es posible ver un comportamiento prácticamente igual al descrito anteriormente, con la única diferencia de contar con un apoyo financiero de la Unión Europea por medio de las iniciativas o programas conocidos como LEADER (Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale), los cuales en resumen han estado dirigidos a la implantación y vinculación de diversas actividades para el desarrollo en los entornos rurales/campesinos (Kouchner y Lyard, 2001; Fernández, J., 2012).

Otra cuestión de gran importancia y que vale la pena mencionar, es que la buena gestión que ya se ha mencionado anteriormente puede ser alcanzada por medio de

los propios caminos. Lo anterior en realidad hace referencia a que una gestión del territorio exitosa puede llevarse a cabo de forma satisfactoria si se echa mano de los distintos elementos que conforman un mismo paisaje, entre los cuales indudablemente se encuentran los caminos. El principal argumento a favor de dicha aseveración es el papel que han tenido las vías de comunicación en el desarrollo de los territorios; no es un hecho extraño el que numerosas actividades sociales y económicas hayan podido ser canalizadas y desarrolladas gracias a la existencia de vías de comunicación como los caminos.

Retomando el argumento anterior, muchos asentamientos suelen establecerse en las cercanías (o al lado) de una ruta de gran importancia. Lejos de ser algo extraño, es una cuestión que puede explicarse principalmente por dos razones:

- La existencia de una ruta o vía de comunicación de gran importancia promueve y facilita la conexión de un asentamiento humano con otros asentamientos menores y mayores. Esto puede resultar de gran utilidad en vista de una posible situación de emergencia o simplemente para facilitar la interacción entre ambos sitios.
- Establecerse en un sitio muy próximo a una ruta de gran importancia no solo facilita la comunicación entre dos asentamientos, sino que también promueve el paso de visitantes por ambos. El paso de personas por un asentamiento generalmente supone de un impacto económico positivo, además de propiciar relaciones socioculturales entre pobladores y viajeros.

Teniendo en mente las razones recién mencionadas, es posible explicar que el ordenamiento del territorio y por ende una buena gestión de este, pueda ser alcanzada al hacer de las redes de comunicación un elemento mucho más protagónico al realizar proyecciones y planeaciones del espacio geográfico. Siguiendo dicho argumento, se desprende una de las principales premisas del actual trabajo de investigación, la cual expresa que es necesario recurrir a estrategias distintas, como el diseño y aplicación de proyectos senderistas, para que la planeación territorial sea exitosa, ya sea desde perspectivas de gestión o conservación (Santos *et al.*, 2011; Fernández, J., 2012; Gómez, D. y Gómez, A., 2013).

Es justo en este punto donde el diseño y posterior aplicación de un proyecto de senderismo tienen cabida, puesto que una de las mayores utilidades que puede brindar dicho proyecto es la gestión territorial por medio de la diversificación de actividades a realizar, cuestión que no solo puede aplicarse en un ámbito local ya que también puede adaptarse a un esquema de turismo alternativo o sustentable.

2.2 Reinserción de los caminos en el modelo territorial

2.2.1 Senderismo y Ordenamiento Territorial

Como se había comentado, el senderismo es una actividad de carácter lúdico-deportivo que bien puede enmarcarse en la categoría de deportes de montaña o deportes alternativos, cuyo principal objetivo es poder recorrer a pie los distintos paisajes de un territorio mediante redes de caminos o senderos, facilitando la interacción humano-naturaleza (Fariña e Higuera, 1999; López-Monné, 2003).

A pesar de tratarse de una actividad al aire libre que está planteada desde una perspectiva deportiva y de ocio, la planeación de un sistema de senderos es pertinente en cuanto a la ordenación y manejo del territorio. El principal argumento de lo anterior está basado en que, nuestra principal finalidad es tratar de constituir un sistema de caminos que conecte distintos puntos de importancia en un territorio, cuyo eje rector sea el valor patrimonial de los caminos que conforman la red.

Al hablar de Ordenamiento Territorial (OT), en realidad se hace referencia a las funciones desempeñadas por los poderes públicos para la resolución de problemas y/o conflictos en un territorio en beneficio del bien común, sin embargo, es importante diferenciar entre OT y Ordenamiento Ecológico Territorial (OET):

- OT: instrumento del estado que se centra principalmente en la ordenación y gestión territorial dirigida a asentamientos urbanos y periurbanos (Rosete, 2006; Gómez y Gómez, 2013).
- OET: instrumento del estado que está enfocado en la ordenación y gestión del territorio con un enfoque integral en la salvaguarda de recursos naturales y una adecuada planeación de las zonas rurales y en transición (Rosete, 2006).

Lo anterior requiere de participación de los distintos agentes socioeconómicos de una forma concertada y transparente, además de estar diseñada para un horizonte

temporal a mediano y largo plazo. Para ello es muy importante tener en cuenta tanto lo que debe de hacerse como lo que no se debe de hacer. Y por último, aunque no menos importante, es necesario prestar mucha atención, no solo a la resolución de problemas actuales, sino también a la prevención de problemas potenciales (Rosete, 2006; Gómez y Gómez, 2013).

Desde el contexto particularmente mexicano, la concepción del OT se ha constituido como una herramienta de planeación y gestión del territorio, con la finalidad de avanzar en dirección del desarrollo sostenible desde una visión integral y holística (Rosete, 2006; Sánchez *et al.*, 2013).

Además, el diseño y aplicación de políticas y programas de ordenamiento de carácter ecológico en México (y América Latina en general) es un proceso reciente, datando de la década de 1980 (Sánchez *et al.*, 2013). Una cuestión que es de interés general para la ordenación territorial, debe ser los elementos que se tomarán en cuenta para realizar la gestión de territorio y recursos. Dentro de dichos elementos deben ser incluidas las vías de comunicación de un territorio, incluyendo los caminos; y aunque las rutas de comunicación suelen jugar un papel bastante protagónico a nivel municipal, no figuran como un elemento de especial interés, siendo tomados en cuenta cuando se trata, por ejemplo, de su reparación. Cuando un camino (como una carretera o tramos de autopista) se encuentra en un estado muy ruinoso, generalmente se incluye en el plan de ordenación territorial con la finalidad evitar posibles accidentes automovilísticos o entorpecimiento en la marcha del tráfico (Keller y Sherar, 2004; Quadratín, 2020).

Como ya hemos comentado, el restablecimiento de los caminos en un OT, en realidad poco tiene que ver con la preservación del patrimonio histórico que poseen ciertas rutas antiguas. La propuesta sobre la que se sustenta el presente proyecto es la de llevar a cabo un ejercicio de identificación de las rutas antiguas e históricas que se encuentran dentro del territorio municipal de Morelia, de modo que éstas sean consideradas de forma distinta a un camino o carretera normal, propiciando así su rescate y preservación como elemento patrimonial.

2.2.2 El papel de los caminos en un OT

Al realizar un proyecto de OT, es común que haya elementos que tengan un papel poco protagónico, en gran parte debido a la complejidad de este y la gran cantidad de elementos a considerar. En este caso, es común ver que los caminos tienden a estar en ese grupo de elementos.

Para el tema que nos interesa, es claro que dicha falta de protagonismo es un tanto paradójica en un proyecto que busca realizar un ordenamiento y gestión de algún territorio. Una posible explicación de lo anterior es la concepción del camino en un territorio, que en la generalidad tiende a asumirse como un ente preexistente en el espacio geográfico.

A pesar de que no es muy común observar a los caminos como grandes protagonistas dentro del Ordenamiento Territorial, y más desde una perspectiva formal o institucional, sí que podemos observar a los mismos como elementos más centrales en proyectos de gestión, ordenación e incluso rehabilitación de ciertos espacios territoriales. Como un ejemplo de lo anterior dentro del país, es posible destacar el esfuerzo realizado en el Geoparque de la Mixteca Alta, mismo que se ve impulsado principalmente por los Geo-sitios y Geo-senderos, siendo estos últimos los encargados de correlacionar todo el sitio y vertebrar de forma temática los distintos sitios presentes (UNESCO y Geoparque Mixteca Alta, 2019; Franch *et al.*, 2020).

El recién mencionado caso de la Mixteca Alta, en realidad es uno de los elementos en los que está cimentada parte de la justificación de este proyecto, teniendo varios de los elementos primordiales que se consideran para desarrollar un proyecto senderista (protección patrimonial, protagonismo de los senderos, rutas conformadas por nexos de importancia, etc.). Aun cuando se trata de un ejemplo basado en la riqueza patrimonial de los elementos geológicos presentes en el sitio, en realidad se trata de uno de los casos exitosos reciente de turismo alternativo en México, cuya estructura operativa está cimentada de forma importante con los senderos, o en este caso, geo-senderos (Carcavilla y García, 2007; UNESCO y Geoparque Mixteca Alta, 2019).

En otro contexto geográfico, también es pertinente mencionar los proyectos realizados por el observatorio europeo del Fondo Europeo Agrario de Desarrollo Rural o FEADER (anteriormente denominados LEADER, LEADER II, PRODER). Dichos proyectos se han desempeñado principalmente en materia de desarrollo rural, así como de ordenamiento y gestión de territorios donde se presentan actividades campestres y asentamientos rurales. En torno a los proyectos realizados por las gestiones pertinentes a raíz de los FEADER, podemos observar actividades como el excursionismo y senderismo como las estrategias principales en cuestión del desarrollo rural y la gestión territorial de dichos espacios. Es posible citar ejemplos de lo anterior, como el operador de senderismo Wild Nature, que trabaja de la mano con el desempeño del turismo de sol y playa en Creta. De forma similar, aunque con un ambiente radicalmente distinto, está el ejemplo de las Sendas de Cloghane-Brandon en Kerry, Irlanda; este es un sitio de fuerte cultura gaélica, con ausencia de industria y predominancia de actividades primarias en donde se ha desarrollado un sistema de senderos, los cuales están basados en antiguas rutas peregrinas. Los casos mencionados, reflejan este estilo de ordenación y gestión, que a fin de cuentas, es realizada mediante el manejo de los caminos como un recurso (Kouchner y Lyard, 2001; Fernández, 2012).

Como se observará en los resultados, no todas las rutas planteadas en esta investigación pueden utilizarse para senderismo tradicional. Sin embargo, es necesario agregar que hablar de senderismo aplicado a la Planeación Territorial, también hace alusión al denominado “senderismo urbano”, que, en su forma más sencilla, es la caminata por rutas temáticas dentro de la traza urbana. Es posible mencionar ejemplos de ciudades que han tomado esta estrategia como un elemento complementario del esquema turístico, como Viena y Barcelona.

El ejemplo mencionado anteriormente, en un fin debe de ser considerado en el OT de la ciudad correspondiente para una mejor gestión de actividades y usos.

Capítulo 3. Características geográficas de Morelia

3.1 El área de estudio

A pesar de las numerosas problemáticas que se presentaron para la delimitación de la zona de estudio, se llegó a la conclusión de que lo más apropiado sería considerar el área municipal de Morelia, y no solo la ciudad, como territorio para la posible aplicación de un proyecto senderista a base de CA.



Figura 1. Mapa de ubicación del sitio de estudio

La razón principal de elegir el municipio como el área es debido a la utilidad que tendría la propuesta senderista en función del acervo de CA presente en Morelia, esto porque al ser desarrollada a nivel municipal podría ser retomada para un programa de OT u OET. Además, el municipio se ajusta muy bien a nuestros intereses como caso de estudio por lo siguiente:

- Alta diversidad paisajística en sus más de 1300 km²
- Numerosos caminos son aptos para el senderismo
- De esos caminos, algunos son significativamente importantes por su contexto histórico
- Su entorno rural y boscoso más allá de la mancha urbana. En muchas de esas localidades existe un alto grado de marginalidad, luego se parte de la búsqueda de alternativas para fomentar su economía

A grandes rasgos, podemos decir que la zona de estudio es bastante heterogénea y diversa en muchos aspectos, pudiendo señalar la geomorfología como uno de los principales. Sin embargo, también es de importancia mencionar otros elementos como lo son la vegetación, las cubiertas del suelo y sus usos, debido a que son de relevancia para el tema que nos ocupa. La actividad senderista no solo se apoya en la información geográfica de los elementos biofísicos, y en este caso, las cubiertas y usos de suelo nos proveen de información que además de ser decisivas para designar la viabilidad de un camino, incluso pueden fomentar la curiosidad y el gusto por la caminata de ciertas rutas.

El área municipal y en general la ciudad, nos presenta otros aspectos de relevancia que debe de ser considerado, y este es el rico patrimonio histórico que posee. En este caso, los principales protagonistas son los propios caminos, que pueden datar de más de 300 años de antigüedad. Sin embargo, también es posible ubicar sitios de relevancia histórica, tanto los icónicos edificios y/o construcciones en la zona central de la ciudad, como las viejas entradas con los restos de sus garitas (en los casos donde aún existen). En el caso de las garitas, es pertinente decir que no son elementos que figuren en cartografía actual y oficial producida por INEGI.

3.1.1 Relieve:

El área en la que se encuentra el municipio tiene numerosas características, principalmente desde el ámbito biofísico, donde es posible observar un patrimonio geomorfológico diverso gracias a cuatro distintas subprovincias fisiográficas presentes (Figura 2):

1. Neovolcánica tarasca
2. Mil Cumbres
3. Depresión del Balsas
4. Sierras y Bajíos Michoacanos

La heterogeneidad del relieve que puede observarse en el área municipal resulta ser de una gran importancia, no solo para explicar cómo las vías y caminos se han ido conformando sobre el territorio, sino también para poder ubicar zonas que pueden ser de mayor atractivo visual para un posible viajero.

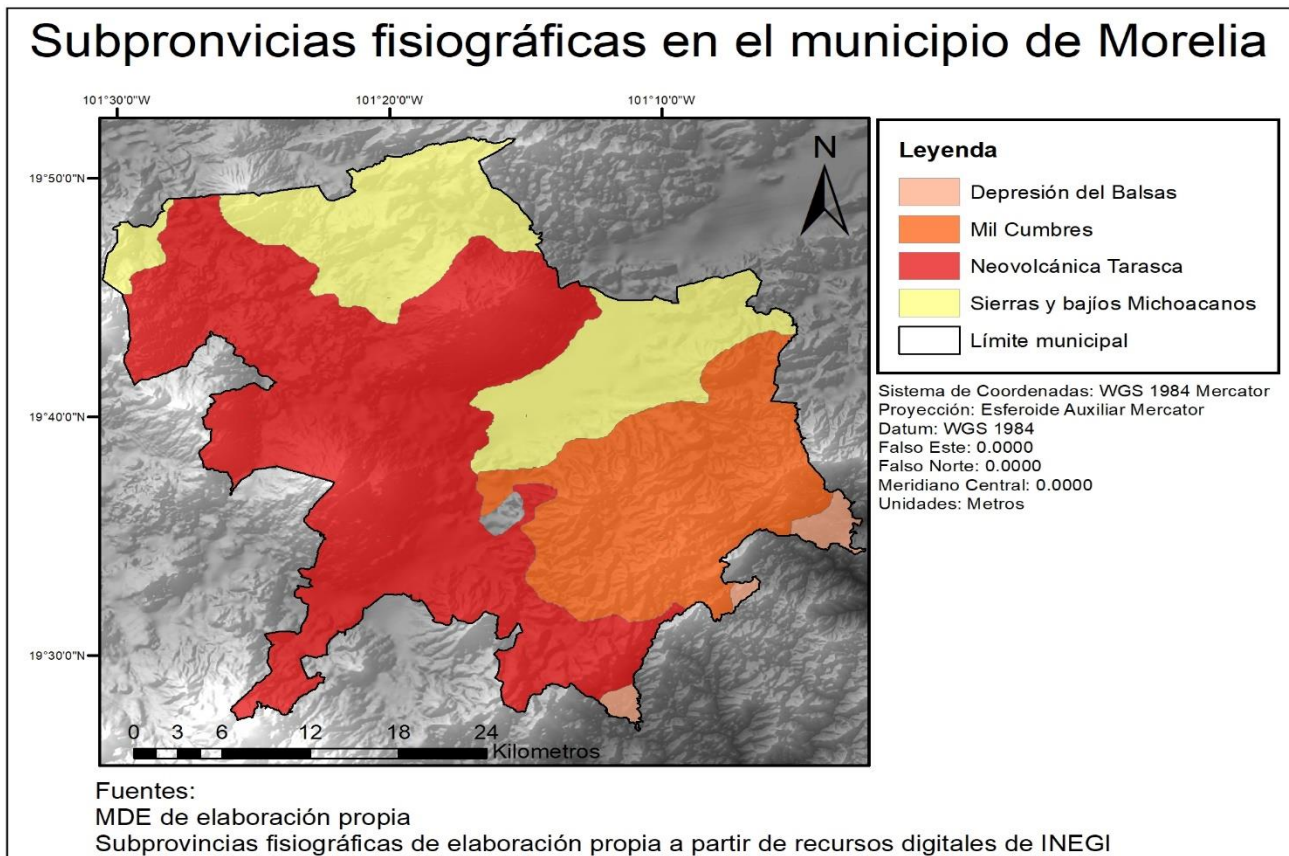


Figura 2. Mapa de las subprovincias fisiográficas en el municipio de Morelia

3.1.2 Vegetación:

Otro elemento de importancia para considerar en la zona de estudio es el tipo de vegetación presente (Figura 3), ya que la misma está relacionada directamente con los distintos tipos de relieve existentes. La utilidad de la vegetación juega en beneficio del senderismo y también está dirigida al papel de importancia que juega la vegetación para su propio sitio de vida y crecimiento. Para el área municipal de Morelia es posible distinguir hasta 6 tipos distintos de vegetación, teniendo como fuente la serie V del conjunto nacional de Uso de Suelo y Vegetación realizada por INEGI (2013).

Los tipos de vegetación presentes en el territorio municipal son los siguientes, enlistados por cobertura total:

- Bosque de Encino: 183.17 km²
- Bosque de Pino: 116.52 km²
- Pastizal Inducido: 99.30 km²
- Selva Baja Caducifolia: 94.64 km²
- Bosque de Pino-Encino: 36.66 km²
- Bosque de Encino-Pino: 33.93 km²

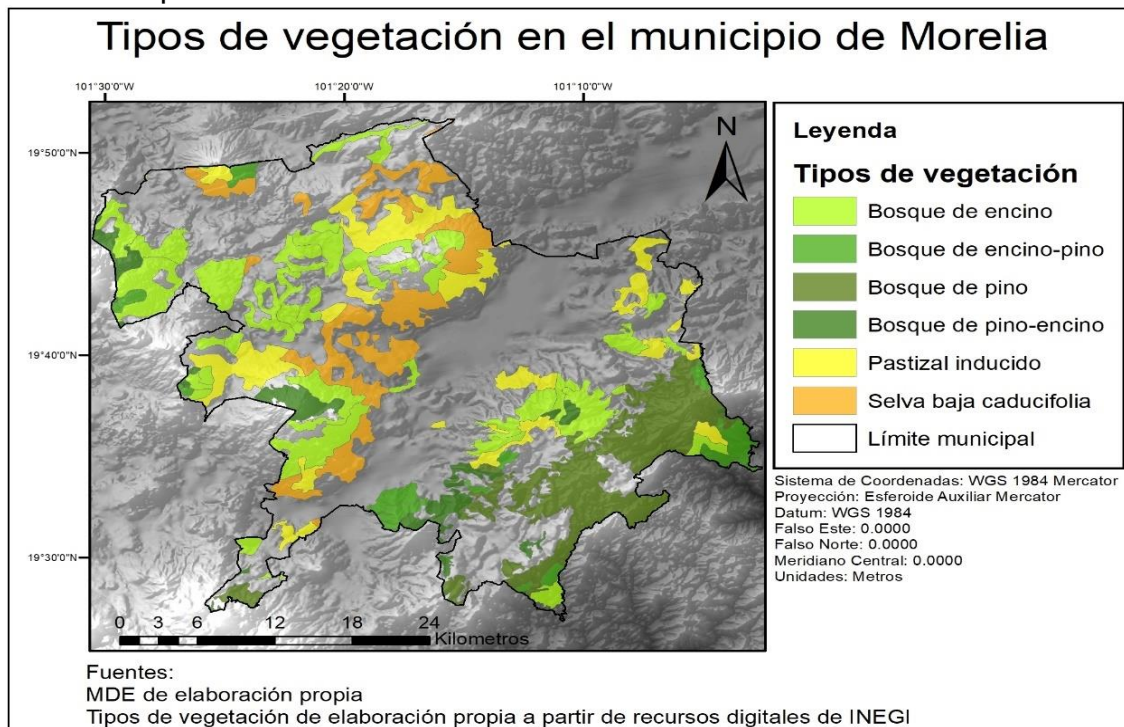


Figura 3. Mapa de los tipos de vegetación en Morelia

3.1.3 Cubiertas y Usos del territorio:

También es pertinente enunciar de manera breve la forma en que se dividen los usos de suelo, así como las cubiertas territoriales presentes aparte de los tipos de vegetación (Figura 4). Principal argumento de lo anterior es que el tener un panorama más completo acerca del territorio municipal, nos permitirá realizar una mejor valoración sobre la viabilidad del proyecto senderista en el municipio y que tan problemático puede ser el que los caminos crucen por ciertas zonas y territorios de usos diversos.

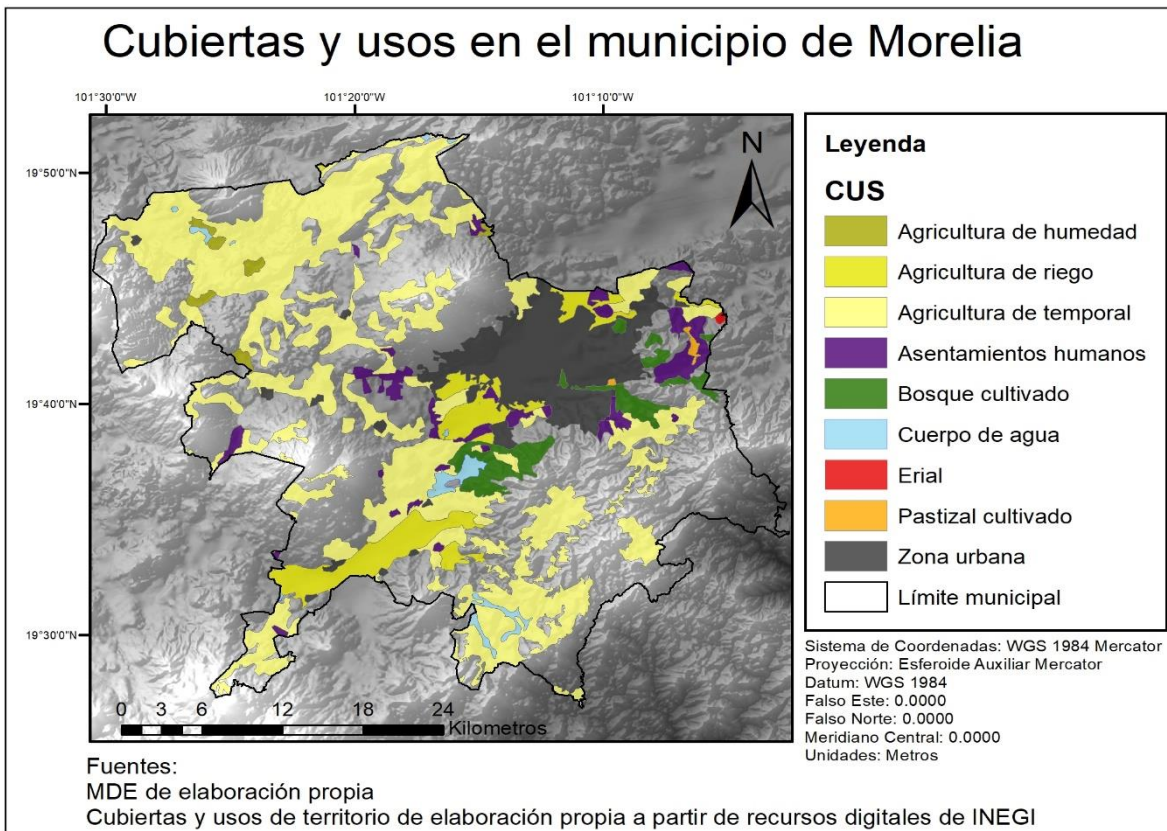


Figura 4. Mapa de cubiertas y usos en el municipio de Morelia

A pesar de que ya se ha realizado una breve descripción de los elementos físicos y de vegetación, así como de uso y cubiertas, es necesario realizar una valoración de mayor profundidad sobre los elementos principales considerados en la descripción del sitio de estudio.

Un primer punto que es de gran interés e importancia lo constituye lo referente a las provincias fisiográficas y en general el tipo de relieve que conforma el territorio municipal. La razón de que hagamos tal referencia al aspecto fisiográfico es en

realidad debido a que se trata de uno de los principales atractivos que puede ofrecerse, datando incluso de los albores del excursionismo (y, por ende, del senderismo).

Respecto a la ciudad de Morelia (antiguamente nombrada Valladolid), es pertinente mencionar que al ser nombrada capital del entonces Obispado de Michoacán en 1580, fue puesta en una situación privilegiada con relación a las demás ciudades, principalmente porque sería la receptora de la Catedral de Valladolid, sede del Arzobispado de Michoacán y por ende, también del poder económico y civil del obispado, cuestión que fomentaría los esfuerzos por conectar la ciudad con otras ciudades principales del país, como Guadalajara y México (Herrejón, 2000).

Debido a su condición capitalina, Valladolid comenzó a adquirir características que fomentaron un rápido crecimiento poblacional, como la fundación de colegios y universidades, junto con la centralización del poder religioso y civil, y el prestigio de ser la principal ciudad de españoles de la región, como principales atracciones para la llegada de nuevos pobladores. Otro elemento que propició una mayor visita de pobladores foráneos a la capital fueron las dependencias de gobierno, así como los archivos documentales, principalmente el correspondiente al Archivo del Cabildo de la Catedral de Morelia. La principal razón de que los sitios antes mencionados tuvieran dicho efecto es por la utilidad de resolver problemáticas relacionadas al papeleo oficial (como testamentos, propiedades, juicios, dotaciones, etc.) a una escala regional, indispensable para el funcionamiento del obispado (Herrejón, 2000).

Ya finales del siglo XX, el elemento final que definió el crecimiento de la ciudad y cabecera municipal fue el establecimiento de esta como un destino turístico. El factor que terminó de asentar lo anterior fue la declaración del centro de Morelia como un Sitio Patrimonio de la Humanidad por parte de la UNESCO. Dicha declaración está avalada con una placa conmemorativa en la plaza principal, de forma más precisa en la Plaza de Armas. La razón de incluir el cuadro principal del centro como un Sitio Patrimonio, es en torno a la gran cantidad de edificios pertenecientes a la etapa colonial de la ciudad (1521-1821), mismos que en su gran mayoría se encuentran en un estado de conservación cercano al original y no han

sido modificados en un grado demasiado alto, aunque en algunos casos solo ha quedado la fachada como remanente original. Además, el trazado antiguo del centro no ha sufrido grandes cambios, y hasta hoy se conserva el patrón reticular original con el que fue planeada la ciudad originalmente (Herrejón, 2000; Dávila y Cervantes, 2001).

Como resultado, actualmente se tiene una capital que no es atravesada por ninguna vía principal de caminos, como carreteras o autopistas, lo que se debe principalmente a que originalmente el asentamiento no contaba con grandes industrias, actividades económicas o instituciones al momento de ser fundada. Sin embargo, existen vías antiguas cuya función fue el conectarse a las carreteras principales, formando así parte de dichas rutas y pensando en la ciudad como el centro de un sistema (Herrejón, 2000; Dávila y Cervantes, 2001).

Capítulo 4. Categorización de los caminos antiguos y metodología

Previo a que Morelia se consolidara como asentamiento, este territorio ya ofrecía un buen escenario para la fundación de distintas rutas e incluso una ciudad, aunque no así para fundar una capital. Aun cuando Morelia no se había considerado para dicha función, sí se consideraba como un asentamiento de paso importante y, por tal razón, algunas rutas principales conectaban o pasaban por Valladolid, hoy Morelia (Herrejón, 2000; Santoyo, 2017).

Es posible identificar al menos 8 rutas antiguas que actualmente funcionan como carreteras o autopistas dentro del área municipal (Figura 5):

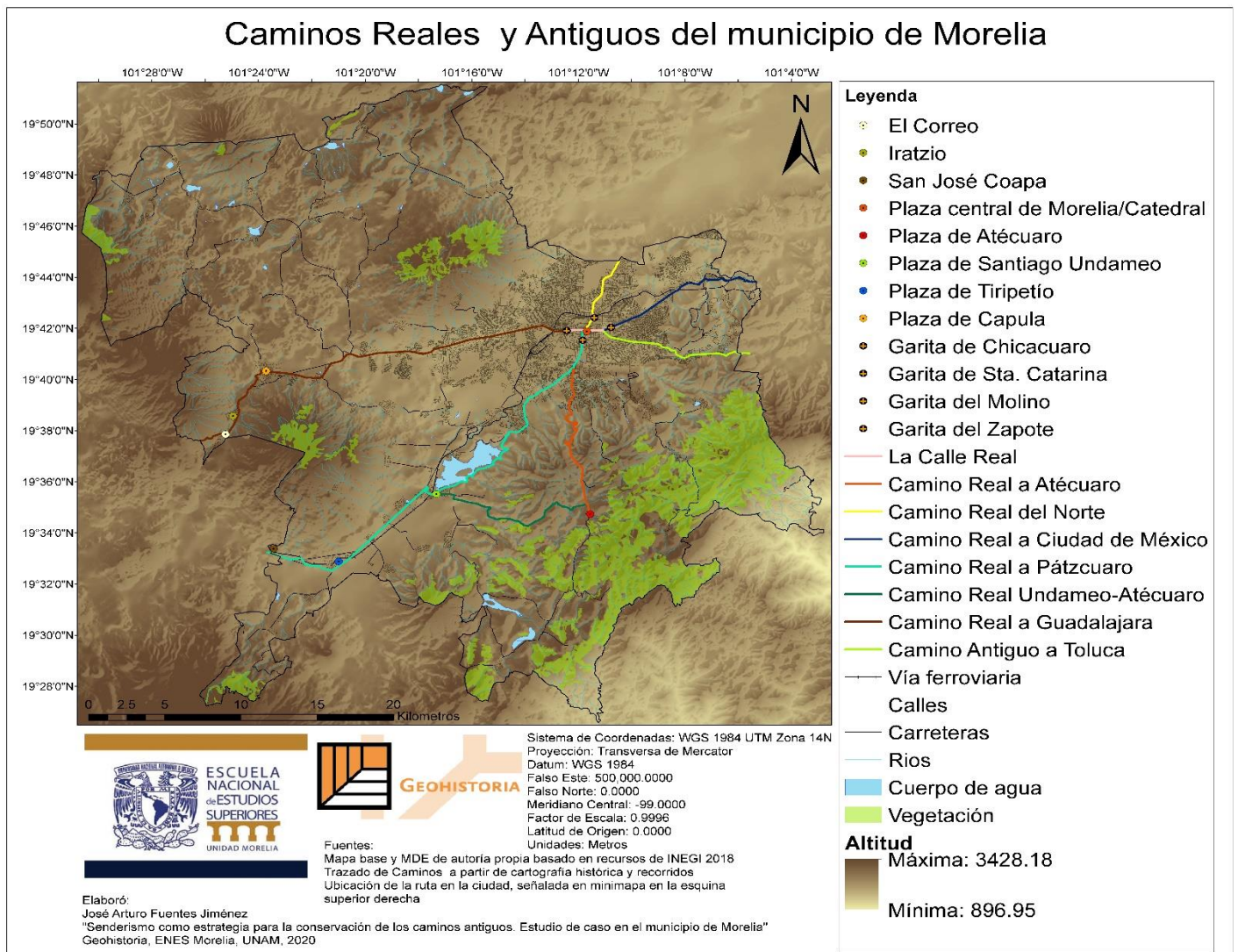


Figura 5. Mapa de caminos antiguos en el municipio de Morelia

- Calle Real (actual avenida Madero)
- Camino Real a la Ciudad de México
- Camino Real a Pátzcuaro
- Camino Real a Guadalajara
- Camino Antiguo a Toluca
- Camino Real del Norte
- Camino Real Undameo-Atécuaro
- Camino Real a Atécuaro

Aunque cada una de las anteriores tiene una utilidad de gran importancia, no existen referencias destacadas en cuanto a su origen o pasado histórico. En el caso de una de ellas (Camino Antiguo a Toluca), se encuentra en un estado de poco uso por parte de vehículos automotores, además de que actualmente se efectúan pocas obras de mantenimiento a la misma.

De las rutas antes mencionadas, es posible reconocer en partes de algunos tramos correspondientes a los CR de Pátzcuaro y Guadalajara, señalizaciones turísticas haciendo alusión a la temporalidad de dichas rutas. Sin embargo, también puede notarse la escasa información acerca de las mismas, e incluso el descuido por el valor patrimonial de la traza antigua de los caminos. En este caso, el único referente del pasado histórico viene a ser una señalización turística de carretera que nombra la ruta en función de un personaje histórico o una fecha de importancia nacional.

Retomando la atención en las rutas a la actual Ciudad de México, podemos hacer mención del caso correspondiente al tramo Morelia-Atapaneco del original Camino Real a México, que se aprecia en la Figura 6. La razón de poner énfasis en el mismo es el estado de conservación en el que se encuentra, siendo posiblemente el único en el área municipal en conservar la traza original, y que actualmente funge como carretera a Maravatío. A pesar de que no todo el camino está intacto y que muchos tramos están pavimentados, la ruta sigue siendo la misma que hace más de 300 años, discurriendo incluso entre poblados.

Es también pertinente mencionar que se trata de un camino bien preservado ya que actualmente se cuenta con su traza original, además de que probablemente se trata de uno de los pocos casos en los que existe una cierta conservación del camino antiguo/histórico a escala estatal.

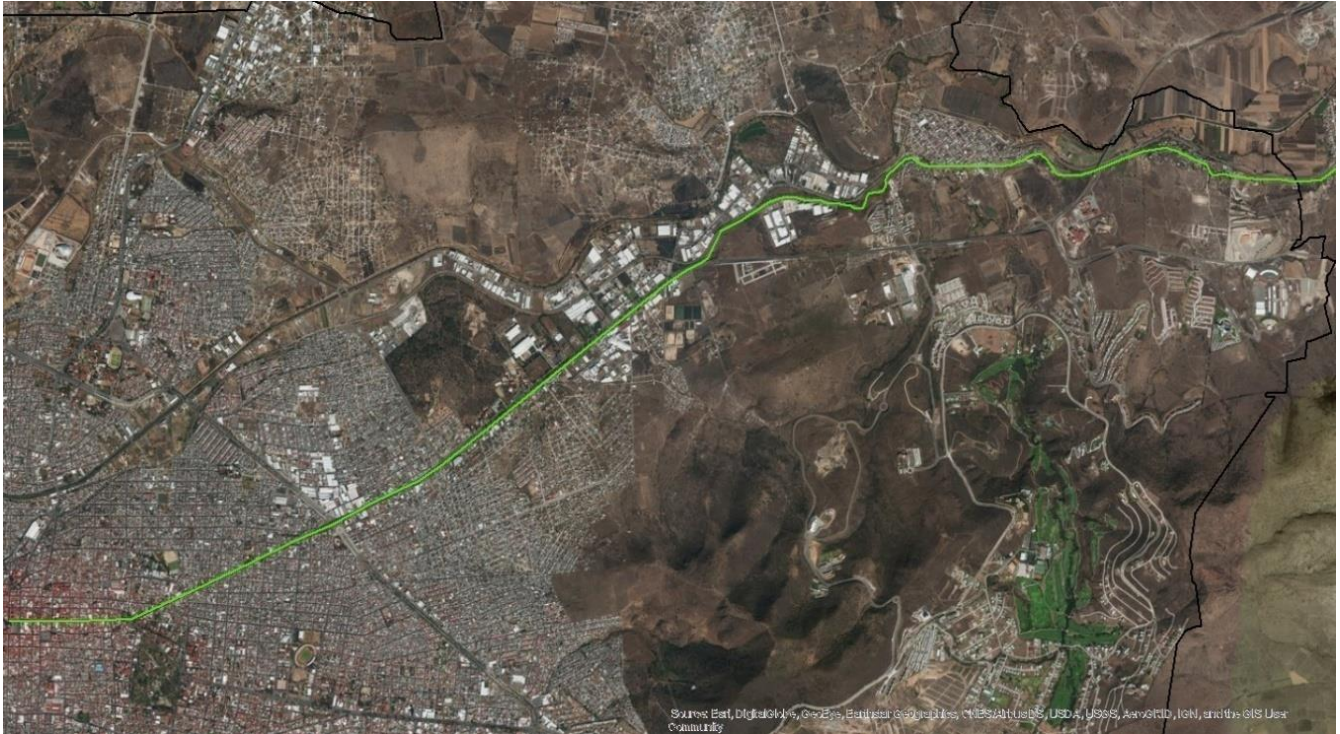


Figura 6. Imagen satelital del Camino Real a Ciudad de México

Teniendo en cuenta los caminos antes mencionados, un dato curioso es que la nueva autopista en realidad está ubicada junto a un tramo de lo que originalmente iba a ser el Camino Real Valladolid-Atlacomulco-Toluca, cuyo principal objetivo era poder conectar el Valle de México con el bajío michoacano y guanajuatense, y por ende con la capital de la provincia. Lo anterior no debe sorprendernos, puesto que en aquella época (finales del S. XVIII) el bajío de Michoacán y Guanajuato, así como algunas zonas de Toluca, suponían el principal abasto de cereales y algunas otras materias primas de gran valor para el Valle de México (Suarez, 2016).

Nos hemos referido al tramo del Camino Real como si no hubiera sido completado, y eso es porque a pesar de que la administración española tenía los medios y logística para llevar a cabo tal proyecto, situaciones a escala local condicionaban su éxito. La razón de lo anterior es que en general el territorio recién adquirido era demasiado extenso, y tener el control sobre la totalidad de este era bastante

costoso, no solo en términos monetarios sino también sociales. Otro factor era que la atención estaba dirigida en buena parte a la vigilancia del norte y el Camino Real de Tierra Adentro o Camino de la Plata.

A pesar de que el caso del Camino Real de Tierra Adentro pudiese demostrar lo contrario por su tamaño y distancia recorrida, la situación era sumamente diferente en el caso del Camino Real Valladolid-Toluca, en principio por el tipo de uso. Si bien el abasto de cereales de la capital era un tema de gran importancia para la Corona, el transporte de los metales preciosos a la península lo era aún más. Como consecuencia, el uso tributario que tenía el Camino Real de Tierra Adentro siempre sería mayor que el de un Camino Real destinado al aprovisionamiento de cereales y materias primas para el Valle de México (Suarez, 2016; UNESCO World Heritage Center, 2019).

Con base en lo anterior, en la zona que ahora se conoce como Salida a Charo/Salida a Salamanca podemos encontrar el vestigio de un tramo de un auténtico Camino Real, y al mismo tiempo, la actual autopista a la Ciudad de México. Es pertinente añadir que la última está basada totalmente en el proyecto colonial del Camino Real Celaya – Valladolid – Atlatomulco - Toluca, incluso respetando (y siguiendo) gran parte del trazado original encontrado en planos y archivos (Suarez, 2016).

No obstante, el ejemplo mencionado anteriormente no es el único vestigio de CR en el municipio, se tienen remanentes toponímicos de distintas rutas, y algunas de las viejas carreteras estatales están basadas en CA. Como ya se ha explicado anteriormente, dicho término nos indica sencillamente que el origen de los trazados puede ir desde los primeros años del siglo XX hasta algunos siglos antes de la Conquista; es importante recordar que en este trabajo solo se trabajará con los caminos que puedan rescatarse de la cartografía municipal y que la misma no date de fechas anteriores a 1521.

Por su cercanía con el Lago de Pátzcuaro, Valladolid tuvo contacto desde sus primeros momentos con las principales ciudades y poblados de la ribera de este, cuestión que supondría la existencia de vías de comunicación en los distintos centros urbanos. Una de las vías de mayor importancia sería aquella que conectara Pátzcuaro, la entonces capital del Obispado de Michoacán, con uno de los nuevos

centros urbanos de importancia, que era Valladolid (hoy Morelia). Es pertinente explicar que originalmente la capital de este se había pensado que fuera Tzintzuntzan, puesto que la misma había sido la capital del señorío Tarasco, y el hecho de asentar ahí mismo las sedes del Cabildo y el Obispado facilitaría la fundación de la nueva administración española. Sin embargo, hacia el año 1540 la sede del Obispado quedaría asentada en Pátzcuaro por orden de Vasco de Quiroga. Dicho cambio de sede tuvo como resultado que gran parte de las vías de comunicación tuvieran que ser readaptadas, de forma que pudieran conectar de forma más efectiva la nueva capital con los demás poblados y asentamientos (Herrejón, 2000).

Uno de los objetivos principales que se tenía era conectar la sede del Obispado con poblaciones y ciudades de este, así como con la capital del propio Virreinato. Sin embargo, justo un año después de trasladar la sede a Pátzcuaro (1541), Antonio de Mendoza ordenó que la Ciudad de Michoacán fuera nuevamente reubicada, siendo trasladada al sitio conocido como Valle de Guayangareo. Dicho cambio no fue bien recibido por Vasco de Quiroga, quien emprendió un viaje a Europa y regresó con una Cédula Real y una orden del Vaticano, mismas que designaban a Pátzcuaro como la sede de los poderes civiles y religiosos, así como el permiso para construir ahí mismo la nueva catedral, futuro símbolo del obispado (Herrejón, 2000).

Finalmente, en 1575, y sin la presencia de Vasco de Quiroga, la sede del Cabildo y del Obispado fueron trasladadas de forma definitiva al Valle de Guayangareo, otorgándosele además el rango de ciudad (aunque sin quitárselo a Pátzcuaro), y en 1577 siendo rebautizado como Valladolid y Ciudad de Michoacán. A pesar de que el asentamiento definitivo de la capital michoacana fue un tanto complicado, una cuestión importante que se desprende de ello es que luego de numerosos cambios de sede, rutas como Tzintzuntzan - Pátzcuaro o Morelia - Pátzcuaro, quedaron muy bien definidos ya que se pretendía conectar capitales con poblados o asentamientos mayores.

El contexto brindado por la historia fundacional de la actual Morelia nos deja percibir algunas cuestiones fundamentales para el diseño de proyecto senderista, entre las que se puede contar la identificación de las primeras vías de comunicación oficiales

del actual municipio de Morelia. Aunque se puede extraer una gran cantidad de información de las distintas fuentes cartográficas, los textos correspondientes a la fundación y las primeras décadas de historia del antiguo Obispado de Michoacán resultan ser de gran importancia para poder corroborar la información encontrada en cartografía histórica, así como definir que rutas deberán de ser recorridas para añadirse a la cartografía senderista.

4.1 Caracterización de los tipos de caminos

Al realizar la clasificación de los distintos caminos que habrían de utilizarse para conformar la red de senderos en el municipio de Morelia, uno de los principales conflictos geohistóricos con que nos encontramos fue el definir cómo referirnos a los propios caminos: la solución más lógica fue agruparlos en función de antigüedad y catalogación oficial.

Desde una perspectiva histórica, los CR están conformados en buena parte por aquellos readaptados por la Corona Española, específicamente lo que es denominado como Imperio Español, cubriendo una gran cantidad de territorios fuera de la península ibérica y teniendo una expansión temporal que va desde la última década del siglo XV al siglo XIX. Teniendo en mente lo anterior, fuera de España podemos ubicar CR en territorios que fueron colonias de países europeos, considerando como tales los construidos bajo administraciones europeas y con las características de un CR, que usualmente consideran ser un camino constituido a expensas del Estado, de mayor anchura que otros, adecuado para carruajes y que comunica poblaciones de mayor importancia (Cramaussel, 2006; Pérez, 2001; Suarez, 2016).

Es necesario agregar que un camino también era considerado como Real, por el hecho de tratarse de una gran ruta principal o muy transitada (Cramaussel, 2006).

Al no poder denominar CR a todo el conjunto de caminos presentes en el área municipal, se procede nombrar el resto como CA.

Para referirse a las distintas rutas, una alternativa fue utilizar el término CA para referirse a las rutas en el municipio de Morelia. Si bien es cierto que este término evita agregar un significado erróneo a los distintos caminos en el área, es cierto que

su amplitud temporal puede ser un poco ambigua, generalizando a que época pertenece un camino.

Por lo tanto, el uso del término CA requiere tomar precauciones a fin de que el origen y el valor patrimonial de las rutas a incluir en el proyecto senderista puedan ser entendidas y adoptadas por el caminante. Lo anterior con la finalidad de que los senderistas puedan desarrollar una relación de identidad con los caminos y también con los parajes que los propios itinerarios recorren. De forma concisa, la expresión CA nos servirá para poder referirnos a todas aquellas vías cuyo origen es incluso anterior a la Conquista, evitando así el problema que supone adjudicarles un origen temporal específico, pero al mismo tiempo permitiendo reconocer su importancia patrimonial por su grado de antigüedad (Crespo y Fernández, 2011).

Es necesario aclarar que las rutas tomadas en cuenta para la construcción de cartografía pertenecen de forma mixta a todas las categorías mencionadas anteriormente, quedando de esta forma:

- La Calle Real
- Camino Real a Ciudad de México
- Camino Real a Atécuaro
- Camino Real a Pátzcuaro
- Camino Real a Guadalajara
- Camino Real Undameo-Atécuaro
- Camino Real del Norte
- Camino Antiguo a Toluca

En consecuencia, la denominación en la cartografía para el Camino a Toluca ha sido como Camino Antiguo. El ejemplo recién mencionado, es una propuesta que se hace para la incorporación del término explicado anteriormente en materiales cartográficos y académicos que versen sobre temas históricos cuyo eje temático esté centrado en el estudio de caminos, con la finalidad de dotar de una terminología más adecuada a las vías de comunicaciones antiguas e históricas del país.

4.2 Metodología y materiales para una cartografía senderista

Esta investigación está sustentada principalmente en la obtención de un material cartográfico de los CR y CA existentes en el territorio municipal, puesto que es la principal base para proponer un proyecto senderista. Aun cuando ya se tenía un material preliminar a base del estudio de cartografía histórica, era necesario consultar fuentes bibliográficas en donde se abordará la cuestión de la historia de los caminos, así como el desarrollo histórico de la ciudad, lo que permitiría completar el rastreo de las viejas rutas. Finalmente, restaría recorrer los caminos para poder recolectar la información con la ayuda de un Sistema de Posicionamiento Global (GPS por sus siglas en inglés) y cartografía.

Construir la cartografía senderista no fue una tarea fácil, en buena parte por la labor de conseguir los datos o información principal que alimentan el mapa, que en este caso resultan ser los CR y CA.

El proceso de mapeo de rutas bien puede ser dividido en dos etapas, compuesto por el trabajo de campo y de gabinete, sin embargo, el proceso en sí fue más complejo e involucró actividades que no necesariamente quedan explícitas en los términos campo y gabinete.

Uno de los principales problemas encontrados, fue la aparente falta de información acerca de los caminos en el área municipal, además de que no existe un inventario histórico de las rutas que nos indique de forma precisa su antigüedad y origen.

En vista de la situación anterior, la principal línea de acción fue la búsqueda bibliográfica y archivística en donde se vieran los caminos como elementos más protagónicos de dichos trabajos. Dicha actividad se vio seguida del mapeo de las rutas encontradas, mediante la ubicación de puntos de referencia y la digitalización de las redes de caminos observadas en cartografía histórica digital reestablecida.

Lo anterior fue una de las empresas de mayor dificultad, culminando con la unión de las disciplinas que conforman la licenciatura (Historia y Geografía), al realizar el rastreo de los caminos en las cartas topográficas actuales y posteriormente, trazándolos en campo.

Otra cuestión que también supone dificultad es la elección de la escala a la que se trabajará, que será la que defina el nivel de detalle cartográfico, y que en el presente caso será de gran importancia para hacer de los caminos el elemento protagonista y no un añadido secundario.

Los factores antes mencionados requieren de la destreza adquirida en la licenciatura: del lado de la Historia porque tendremos que ser críticos con la cartografía histórica que se va a revisar, sobre todo en torno a cuando fueron realizadas, así como la escala que tienen las mismas.

En cuanto a las habilidades geográficas, tenemos principalmente el uso de Sistemas de Información Geográfica (SIG) y cualquier proceso de cartografía automatizada. Los mapas históricos se trabajaron directamente en SIG, para así producir las capas de información referentes a caminos y senderos. Además, tenemos las salidas de campo que constituyen la verificación *in situ* de la información recolectada en la cartografía histórica. Lo anterior se realiza recorriendo los sitios donde se encuentran los presuntos caminos, equipados con un GPS debidamente calibrado, y la cartografía del sitio, tanto la histórica como la actual.

Desde un punto de vista teórico-metodológico, este trabajo se basa en trabajos y propuestas académicas realizadas desde la aproximación de la Geografía Histórica y la Geohistoria, en donde es posible encontrar aportaciones de académicos como Alan Baker (2003) y Clifford Darby (1953) sobre las similitudes metodológicas entre historia y geografía, así como las debilidades que supone un análisis realizado desde cada disciplina por sí misma.

Respecto a la metodología híbrida de la Geografía Histórica, se tomó en cuenta el artículo de Kevin Edwards y Peter Jones (1976) sobre las ventajas y problemas de la misma, cuestión en la que coinciden con Baker sobre los puntos débiles y peligros de la misma, así como en el reconocimiento de las fortalezas y utilidades que la propia metodología brinda para los estudios que involucran historia y geografía.

La identificación de rutas se realizó por medio de la revisión de archivos físicos y virtuales (RAN, CONABIO, INEGI y AGN), así como de colecciones cartográficas de mapotecas en línea (Mapoteca Orozco y Berra, Biblioteca Nacional de España y Espejel.com).

4.3 Cartografía antigua de Morelia y SIG histórico

Los caminos principalmente fueron ubicados mediante búsqueda bibliográfica, de forma específica en cartografía histórica, tanto a escala municipal como estatal e incluso una del antiguo Obispado de Michoacán (S.N., 1862). Uno de los argumentos por los que se utilizó material cartográfico diferente (en términos de escala), es que la disponibilidad de este nos obligó a recurrir a mapas que no solo están enfocados en la ciudad de Morelia, sino que también cubren poblaciones aledañas, y en el caso del mapa correspondiente al Obispado de Michoacán, un área mayor al actual estado de Michoacán. No obstante, recurrir a cartografía con tal diversidad permitió identificar elementos de interés para el presente estudio, como la distancia de los caminos y su antigüedad (Espejel, 2011; Santoyo, 2017).

Una de las primeras fuentes consultadas en torno a los CA, fue la obra *Caminos de Michoacán... y pueblos que voy pasando* (Espejel, 1992), en donde podemos apreciar dos mapas que nos permiten ver la progresión de los caminos en el área correspondiente al actual estado de Michoacán a través de dos momentos: 1) precolombino (Figura 7) y 2) colonial (Figura 8).

La progresión a la que hacemos referencia, es uno de los elementos que nos permiten identificar que caminos son más antiguos y cuál es el origen los mismos, un método ampliamente utilizado en cartografía histórica para poder constatar componentes cartográficos con elementos reales que se encuentren en el mismo espacio. De esta forma es que pudimos identificar, en términos generales, cuáles son las rutas presentes con un valor histórico-patrimonial de la región, lo que también nos permitió definir por extrapolación, que caminos o fragmentos de estos podían encontrarse en el área municipal.

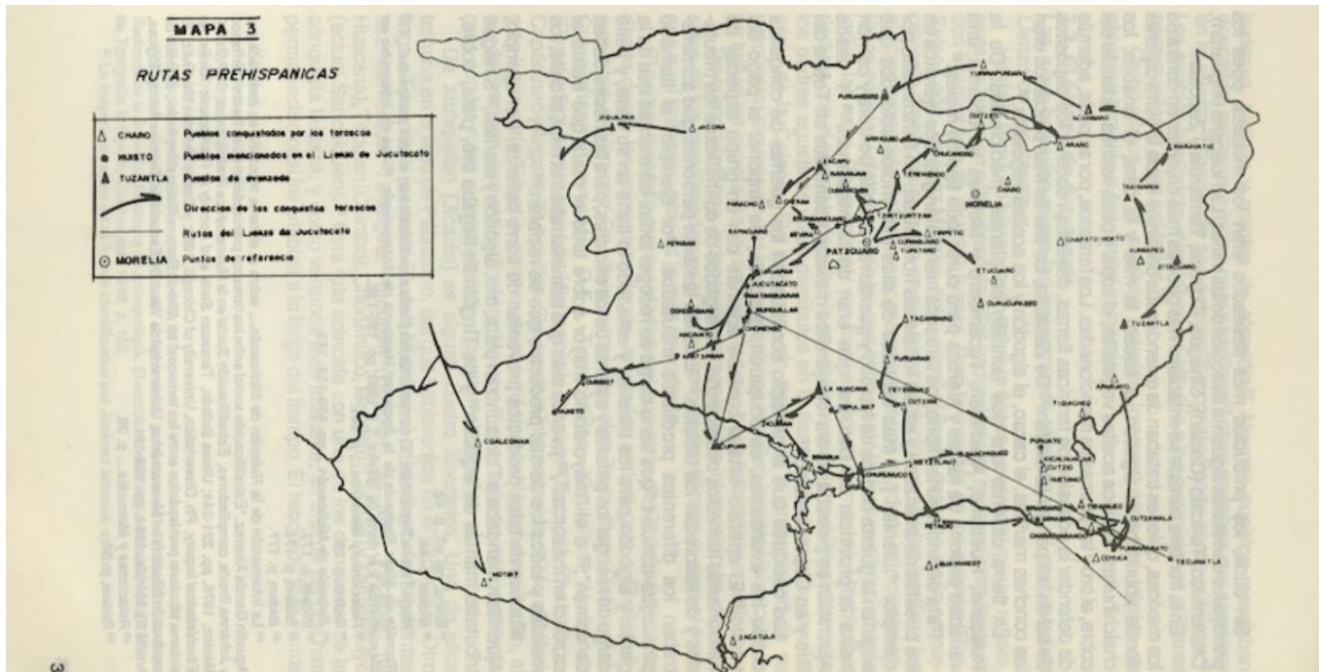


Figura 8. Mapa de rutas prehispánicas de Michoacán

(Espejel, 1992)

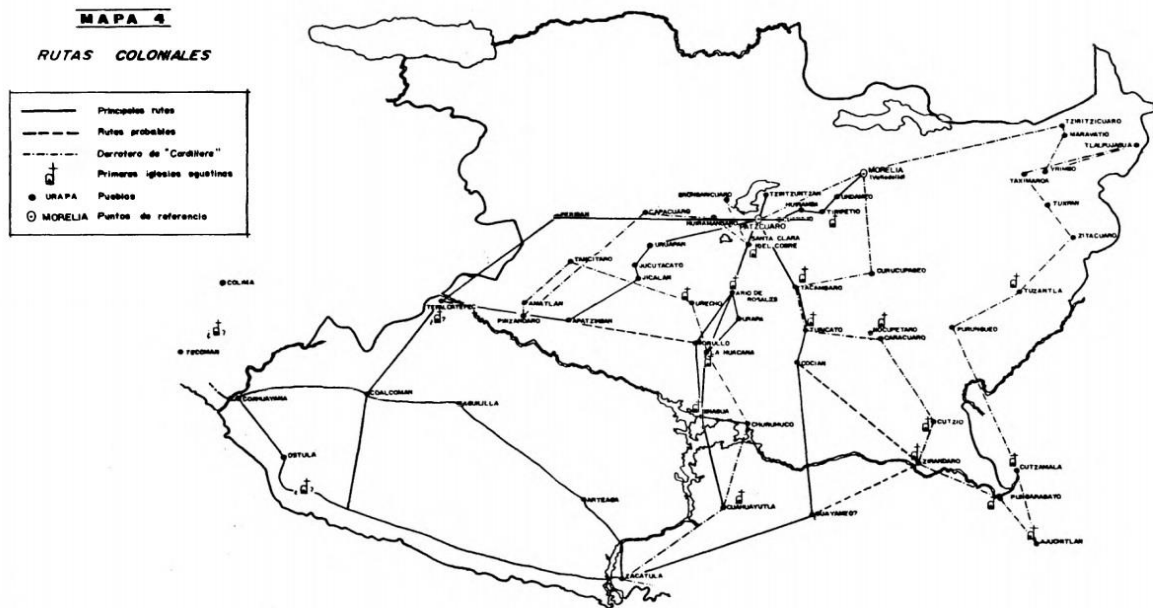


Figura 7. Mapa de rutas coloniales de Michoacán

Espejel Carbajal (1992)

Si bien la cartografía anterior no nos brinda un gran detalle de las rutas presentes en la actual área municipal de Morelia, sí que nos permite apreciar de forma aproximada como era la red original de caminos y, por ende, dar cuenta de los sitios y rutas de mayor importancia. También es importante resaltar que, al revisar las rutas correspondientes a periodos prehispánicos, se puede notar que algunas fueron utilizadas como un trazado base para algunas rutas coloniales, demostrando esto la utilidad que puede tener la existencia previa de un sistema de caminos para el diseño de una red de comunicación nueva.

El siguiente paso en la identificación de CA, fue la búsqueda y posterior estudio de la cartografía histórica perteneciente a la actual ciudad de Morelia. Entre los distintos mapas encontrados se mencionarán cuatro que fueron de suma importancia, no solo para identificar los CA del actual municipio, sino también para ubicar los puntos de salida para la antigua Valladolid, mismos que fueron rectificadas en campo y marcados en la cartografía final.

Lo primero que se mencionará de los mapas que fueron de mayor importancia, es que su escala corresponde únicamente a la traza de la ciudad, sin importar el momento histórico al que pertenecen. Esto nos provee de un elemento de gran importancia en cuanto la identificación de los CR y CA, que es básicamente la ubicación de las entradas principales a la ciudad, en la gran mayoría de los casos señalados como “garitas” o puestos de vigilancia (Carreón, 2014; Marines, 2020).

El primer mapa analizado en donde se pueden apreciar indicios de la ubicación de las garitas y de los caminos, es el que se aprecia a continuación (Figura 9), fechado en 1794 aunque sin un autor concreto referido. Esta pieza de cartografía es un plano y no cuenta con una leyenda que nos permita descifrar todo su contenido. Sin embargo, muchos de los elementos que contiene (lugares, toponimia y trazado de calles) pueden ser contrastados con cartografía más actual, pudiendo así ubicar puntos de referencia para la localización de los CR y CA en la actualidad.



Figura 9. Plano de la ciudad de Valladolid de 1794

(S.N., 1794)

Lugar de conservación: Biblioteca Nacional de España

No. de registro: 723.4 Valladolid

Otro material cartográfico de importancia es el Plano de la Ciudad de Morelia, fechado en 1868 y atribuido a Néstor Montes (Figura 10), de acuerdo con la nota de autoría en el propio plano (Montes, 1868). En este material, es mucho más sencillo identificar la ubicación de las antiguas garitas o “casetas de vigilancia”, lo que nos permite hacer una reconstrucción de en qué punto de la ciudad estaban ubicadas las entradas de esta, pudiendo designar cuatro entradas principales acorde a cada dirección o punto cardinal (Norte, Sur, Este y Oeste). Estas entradas también nos señalan la ubicación original por la que cada camino que salía/entraba. La cuestión anterior es de suma importancia, puesto que así podemos hacer una mejor teorización de cual sería hoy el trazo original, y, por ende, su ubicación dentro de lo que ahora es la ciudad de Morelia.

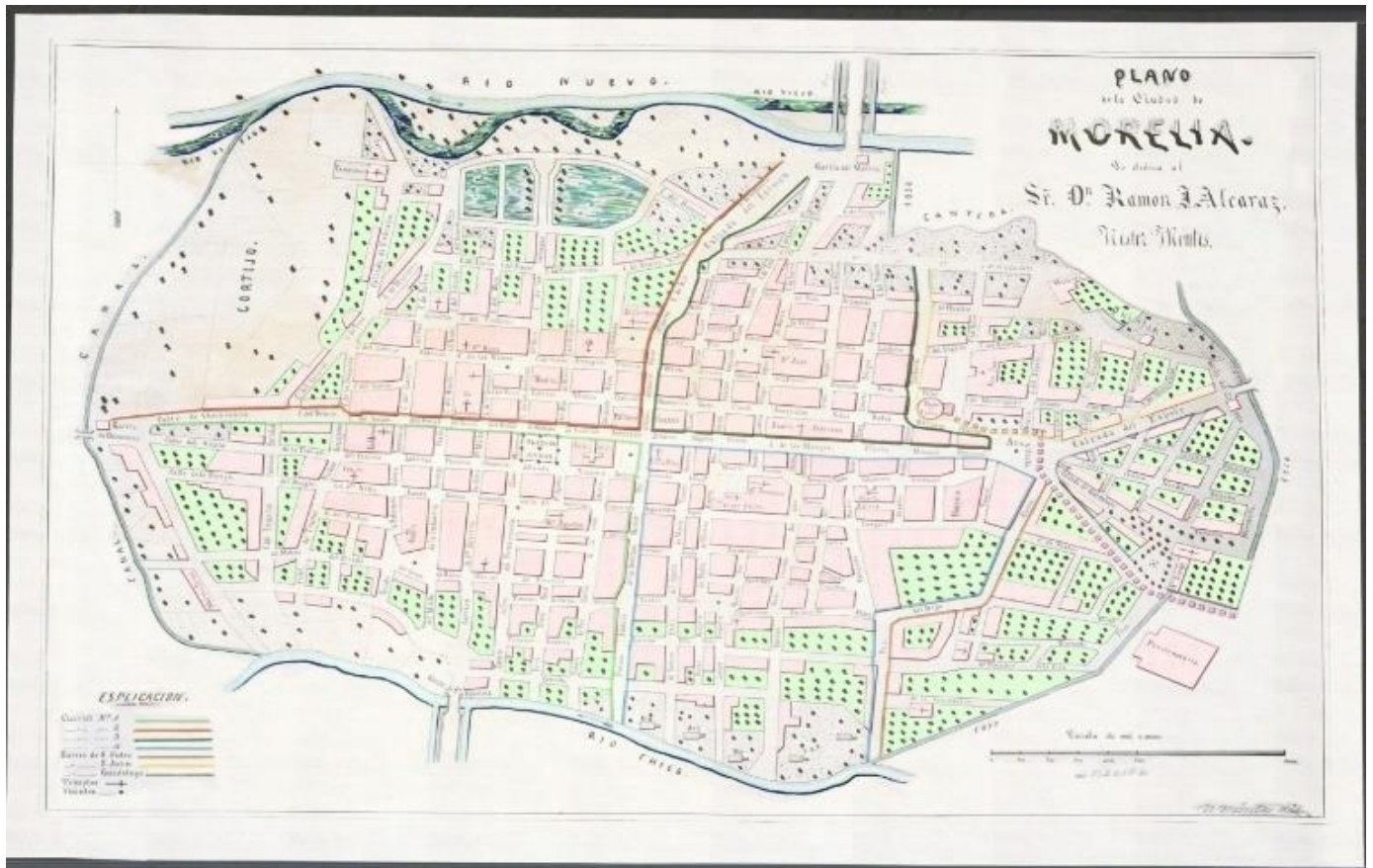


Figura 10. Plano de la ciudad de Morelia de 1868

(Montes, 1868)

Lugar de conservación: Mapoteca Orozco y Berra

No. de registro: 896-OYB-7234-A

Otra fuente que resultó ser decisiva para la ubicación de dos rutas de gran importancia (Camino Real a Pátzcuaro y Camino Real a Atécuaro) es un Mapa-Croquis de la zona sur del actual municipio de Morelia (Figura 11), en lo que ahora corresponde al territorio ocupado por la Presa de Cointzio, rancherías como Sanguijuela y Santa Rosa, y poblaciones como Santiago Undameo o Atécuaro. Dicho plano fue encontrado en el texto Cartografía hidráulica de Michoacán (Martínez *et al.*, 2005). Sobre dicho documento, es posible observar y analizar distintas fuentes de índole cartográfica que pueden datar de más de 200 años de antigüedad. Un aspecto que resulta ser de gran ayuda para la verificación de ambos caminos es que el plano se encuentra orientado en dirección norte, al igual que los mapas actuales, además de que los elementos topográficos y las localidades en el mismo resultan ser de gran utilidad para interpolar los componentes del plano histórico con los que se observan actualmente.

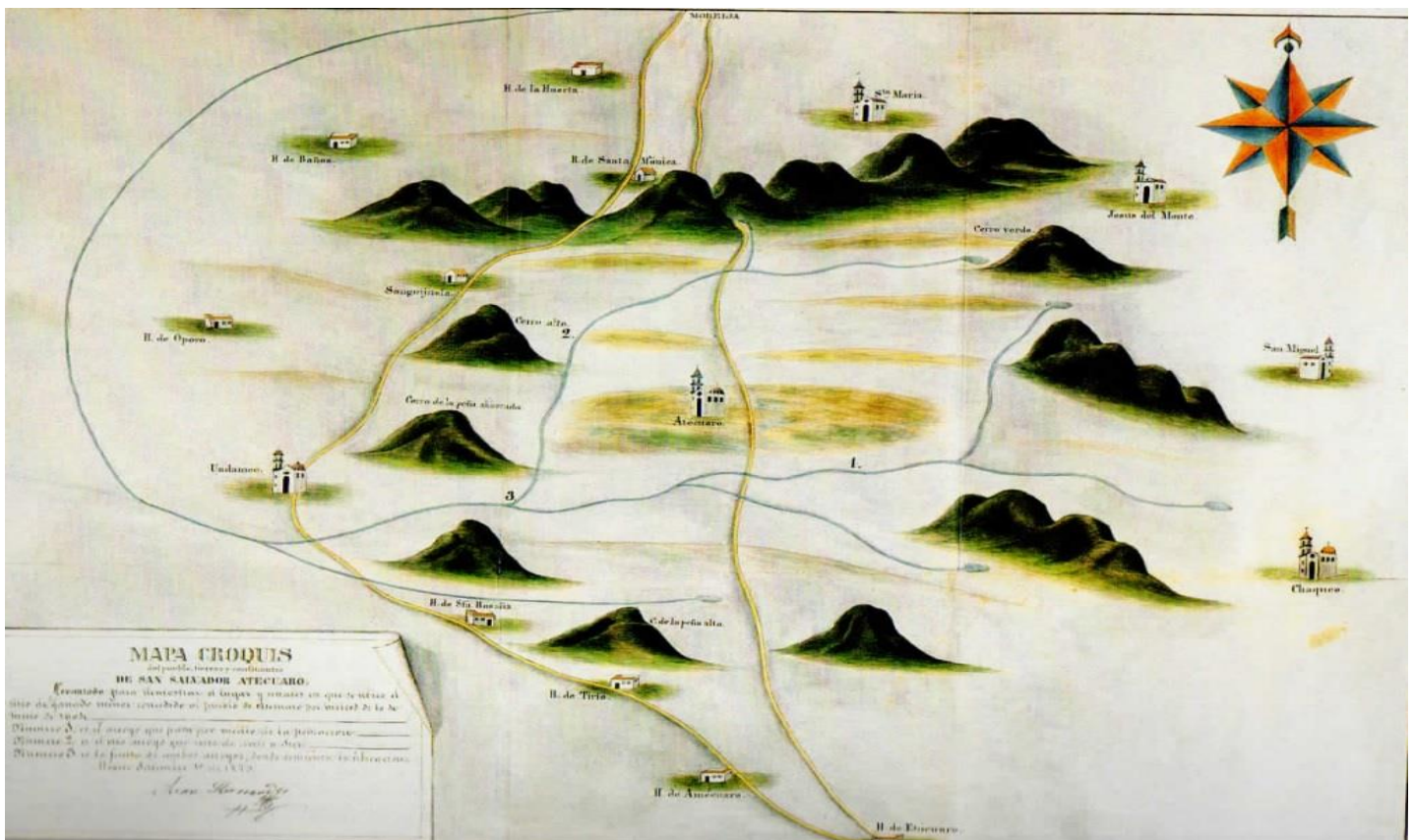


Figura 11 Mapa Croquis de San Salvador Atécuaro de 1873
(Martínez *et al.*, 2005)

No obstante, como hemos dicho anteriormente, la rectificación se ha realizado de forma presencial, teniendo que recorrer cada ruta para poder obtener al final una cartografía lo más exacta posible a escala municipal. Aunado a lo anterior, es posible mencionar la identificación de algunos tramos de rutas por medio de la observación y apreciación paisajística, principalmente al encontrarnos en el propio camino con ayuda de cartografía actual y antigua.

La cartografía histórica de la que se dispone para el análisis de las rutas y caminos que serán considerados en el proyecto de la propuesta senderista, está constituida de un vasto acervo que no solo se compone de mapas y planos de notable antigüedad, sino que también es posible contemplar aquellos fragmentos y mapas que se incluyen en las fuentes bibliográficas utilizadas para el presente trabajo. En el caso de estas últimas, es pertinente añadir que los mapas encontrados en los distintos tipos de fuentes bibliográficas nos resultan especialmente de gran utilidad, puesto que la información descriptiva que contienen resulta de gran utilidad para poder alimentar la cartografía senderista que se obtendrá de la presente investigación (Carreón, 2014; Vargas, 2008).

Algunas de las fuentes que se estudiaron y revisaron en las últimas etapas de la investigación, están compuestas en gran parte por cartografía y planos encontrados tanto en archivos históricos virtuales como en los expedientes ejidales del Registro Agrario Nacional (RAN), correspondientes al municipio de Morelia. En el caso de la información encontrada en el RAN, la revisión de los planos y mapas estaba sujeta a que por ejido estuvieran disponibles, dado que no todos los expedientes cuentan con información cartográfica. No obstante, sí existen descripciones de todos los sitios en donde se habían realizado obras, y por lo tanto existe información escrita sobre algunos tramos de los viejos caminos presentes en dichos territorios. Una cuestión que debemos mencionar es que no fue posible capturar en fotografías los planos y mapas encontrados, puesto que el reglamento en la sala de consulta no permitía dicha cuestión. Sin embargo, sí fue posible anotar coordenadas de puntos clave, así como coleccionar información necesaria para analizar y editar los datos mediante el uso de SIG y visores cartográficos web, como Google Maps (*Google Maps*, 2020) y Google Earth (*Google Earth*, 2020).

El esquema de acción que se llevó a cabo en la metodología recién mencionada, es un híbrido entre las metodologías que están presentes en los trabajos de distintos académicos de geohistoria. Entre los trabajos que se tomaron en cuenta para construir la metodología, podemos mencionar primeramente los trabajos de Wilkinson (1964) y Naylor (2005); lo anterior sin olvidar el trabajo de tesis de Santoyo (2017), que además está centrado en la reconstrucción casi total de una de las rutas incluidas en este trabajo, pero tomando de base otro material cartográfico. En estos, se menciona un método para el análisis de fuentes como la cartografía histórica, figurando la ubicación de sitios y estructuras icónicas en la mismas, para después realizar una comparación con cartografía actual o incluso realizar una interpretación *in situ* para ubicar elementos territoriales y paisajísticos que no cambien de forma drástica de un momento histórico a otro.

4.2.2 Evaluación senderista MIDE y fichas técnicas de los caminos

Uno de los últimos pasos para la conclusión de la investigación, fue la construcción de fichas técnicas por camino, con el objetivo de contar con un formato descriptivo pero sencillo para su uso en senderismo. El marco para la conformación de las fichas está fuertemente inspirado en el que puede encontrarse en algunas topoguías. Es necesario precisar que el diseño presentado en los resultados está fuertemente influenciado por el que puede encontrarse en la topoguías editadas por la empresa española PRAMES, que se habían usado antes como apoyo metodológico/práctico en el proyecto PAPIME que ya mencionamos al inicio.

Entre los elementos que se incluyen por defecto para fichas técnicas y descriptivas, podemos mencionar los siguientes:

- Mapa de ruta
- Perfil topográfico y recorrido
- Método de evaluación de ruta
- Descripción textual de la ruta a seguir
- Acervo fotográfico

- Información histórica de ruta
- Aspectos geográficos

De los elementos antes mencionados, podemos decir que el más complicado de definir es el método para evaluar las rutas. La afirmación anterior responde a que puede ser poco preciso un método de evaluación genérico, puesto que la evaluación de cada ruta puede variar de individuo a individuo. No obstante, como se dijo antes, la participación en el PAPIME brindó métodos y herramientas para trabajar cuestiones pertinentes a senderismo, así como para poder aplicar un proyecto senderista.

Para realizar la evaluación del componente físico de las rutas, se utilizó una de las herramientas de gran popularidad en términos de facilidad de aplicación y efectividad, dicha herramienta es conocida como Método de Información de Excursiones (MIDE). Esta herramienta fue de gran importancia en la construcción de las fichas técnicas y descriptivas de cada ruta, puesto que así se consiguió una evaluación sencilla, además de ser bastante precisa y confiable cuando es realizada de forma correcta. Este método fue desarrollado en España, en concreto por parte de la Federación Aragonesa de Montañismo (FAM), Montañas de Aragón (ARAMON) y del Gobierno de Aragón (Montaña Segura, s/f).

La razón de que se le dé tal protagonismo al método recién mencionado es debido a la utilidad que puede prestar al aplicarse de forma correcta en la valoración de cualquier itinerario o ruta senderista de cualquier sitio. Es necesario añadir que el MIDE es únicamente un método de evaluación para los aspectos físicos y de recorrido por ruta, por lo que la catalogación de las mismas se realizará de forma personal y con base en elementos geohistóricos presentes.

De acuerdo al sitio web oficial del MIDE, en la sección descriptiva y de información sobre la herramienta, se nos dice que “El MIDE (Método de Información para Excursiones) es un método para valorar y expresar la dificultad de las excursiones a partir de una escala de graduación de las exigencias técnicas y físicas de los recorridos, permitiendo clasificarlos para una mejor información” (Montaña Segura, s/f). De lo anterior es posible concluir que el método recién mencionado se

constituye como una herramienta de evaluación de itinerarios, misma que puede utilizarse sin importar el sitio por donde discurra la ruta.

Como su nombre lo indica, el MIDE es un método de información para rutas (principalmente de montaña, aunque no forzosamente de dicha naturaleza), teniendo una multitud de parámetros a considerar para arrojar una evaluación de la ruta en sí, y, por lo tanto, poder realizar un recorrido de esta con la mayor seguridad posible. Los elementos principales que se toman en consideración para la ficha informativa son los siguientes:

- Horario: cantidad de tiempo requerida para realizar el recorrido
- Desnivel de subida: indica la cantidad de desnivel positivo presente en el recorrido
- Desnivel de bajada: indica la cantidad de desnivel negativo presente en el recorrido
- Distancia horizontal: señala la distancia en plano total del recorrido
- Severidad del medio natural: señala el nivel de severidad que presenta el medio donde se localiza el recorrido
- Orientación en el itinerario: señala la dificultad para orientarse en el recorrido (valor de 1 para poca dificultad y valor de 5 para muy alta dificultad de orientación).
- Dificultad en el desplazamiento: señala la dificultad para realizar el desplazamiento por el itinerario (1 donde no es necesario más que utilizar pies para desplazarse por el recorrido y 5 donde es necesario el uso de pies y manos por igual para el desplazamiento por el recorrido)
- Cantidad de esfuerzo necesario: señala el esfuerzo en horas de marcha efectiva que requiere un excursionista poco-medio cargado
- Tipo de recorrido: señala si el recorrido es ida y vuelta, circular o travesía

Para que la efectividad del MIDE sea mayor, el mismo debe de ser realizado complementado la información general *a priori* de la zona con prospección de campo y evaluación directa de las condiciones del camino en distintos momentos del año, lo anterior con el objetivo de tener un conocimiento de las condiciones presentes en la ruta acorde a la estación. Es necesario realizar la recopilación de

datos e información por cada recorrido y en distintas prospecciones a lo largo del año, dado que al realizar la evaluación con ayuda del algoritmo del MIDE, será necesario alimentar el cuestionario con datos precisos y correspondientes a distintos momentos con el objetivo de obtener fichas de información que permitan realizar los itinerarios con seguridad sin importar la estación del año elegida.

Aun cuando no se trata de un elemento abordado a profundidad, la evaluación de la capacidad de carga de los itinerarios se consolida como uno de los principales factores a tomar en consideración al momento de diseñar y aplicar un proyecto senderista. Por esta misma razón, es que se hace una mención escueta pero explicativa de la importancia de dicho análisis, así como de la información útil para realizar el mismo que se ha recabado en esta investigación.

5. Resultados

En primer lugar, se ha mostrado el mapa a escala municipal en donde es posible apreciar las rutas senderistas a partir de transectos originales de CR y CA, además pueden visualizarse los nodos principales o puntos de mayor importancia para la red de caminos. La principal razón para poder incluir y señalar los distintos puntos en esta cartografía general, está dada por normas definidas en los programas LEADER, LEADERCAL y FEADER mencionados. En primera instancia, se incluyeron aquellos sitios que por su ubicación resultan representativos, y por lo tanto se consideran elementos que son llamativos y agradables para la experiencia del excursionista.

Un aspecto de importancia fue la inclusión de la información colectada durante las salidas de campo, dado que al realizar los recorridos de cada itinerario fue posible añadir de forma precisa información correspondiente a los sitios de interés para los caminantes, algo que no hubiera sido del todo preciso al realizar dicha actividad con percepción remota.

Aun cuando esa primera cartografía pareciera ser suficiente para realizar una propuesta senderista, es claro que también se necesitan datos cartográficos actualizados y de primera mano para saber si el proyecto de senderos podría implementarse tal y como lo marca el primer mapa, o si, de lo contrario, fuera necesario realizar cambios en el recorrido. La finalidad, como comentábamos, es que esta propuesta pueda tomarse en cuenta desde una perspectiva turística y sustentable en un futuro OT municipal, considerando a los caminos como un recurso territorial que puede ser manejado de manera más eficiente y benéfica para los residentes del municipio.

A continuación, realizamos una ficha técnica de cada uno de los caminos seleccionados para este trabajo. Además de la cartografía de las rutas Antiguas, Reales e Históricas, mostramos los perfiles topográficos, la evaluación técnica de cada itinerario y el compendio de información recabado de cada uno.

5.1 Cartografía de senderos y fichas técnicas:

Ruta 1: Camino Real a Atécuaro

- Mapa:

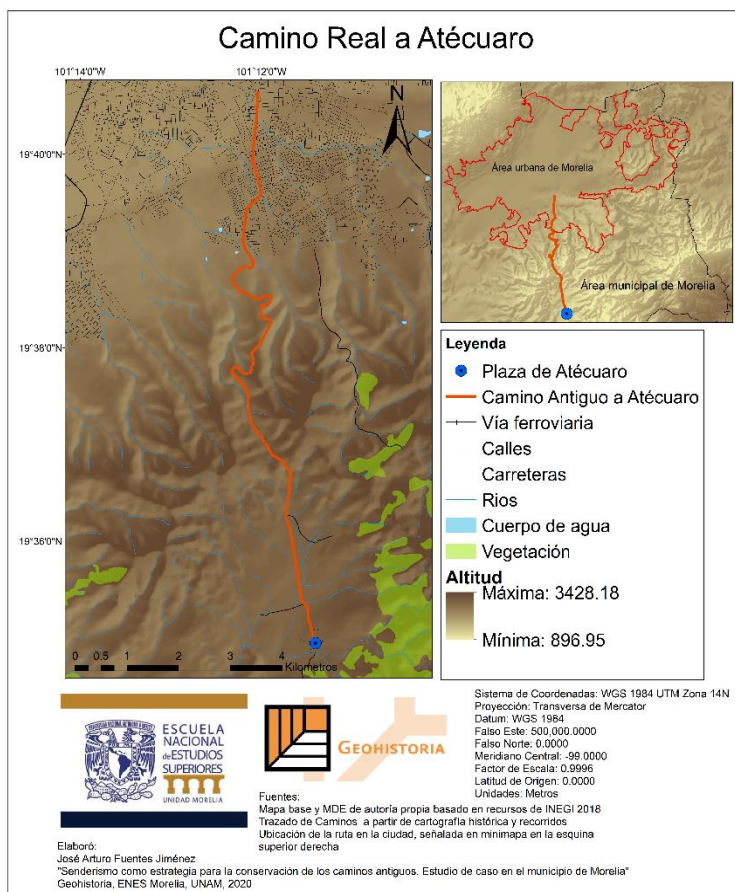


Figura 12. Mapa del Camino Real a Atécuaro

- Perfil topográfico:

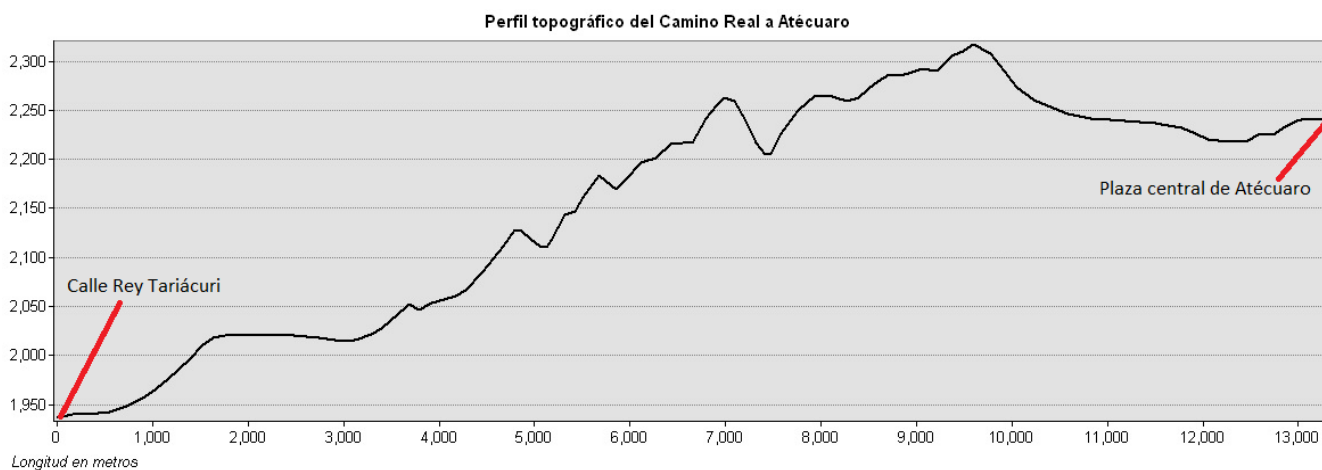


Figura 13. Perfil topográfico del Camino Real a Atécuaro

- **MIDE:**

MIDE		Camino Real a Atécuaro		
horario	6h 15'		 3	severidad del medio natural
desnivel de subida	459 m		 1	orientacion en el itinerario
desnivel de bajada	459 m		 1	dificultad en el desplazamiento
distancia horizontal	26,4 Km		 4	cantidad de esfuerzo necesario
tipo de recorrido	Ida y Vuelta			
Condiciones de todo el año, tiempos estimados según criterio MIDE, sin paradas. Calculado sobre datos de 2019.				

Figura 14. MIDE Camino Real Atécuaro

- **Descripción de ruta y fotografías:**

El recorrido parte desde una cuchilla o ramal que se desprende del CR a Pátzcuaro, mismo que inicia su recorrido formal en la actual Plaza de Carrillo. El camino a Atécuaro, comienza poco después de pasar por el Parque Juárez (actual zoológico municipal), en una de las zonas periurbanas del sur de la ciudad. Esta zona sur se conforma principalmente por la tenencia de Santa María de Guido (misma que da nombre al macizo montañoso del sur) y el desarrollo habitacional conocido como “Colinas del Sur”.

El primer tramo del camino está conformado como una calle secundaria que discurre al sur, subiendo casi en línea recta por la cara suroeste de la Loma de Santa María. Luego de aproximadamente tres kilómetros de recorrido en zona periférica, comienza el recorrido en carretera como tal y ya fuera de la mancha urbana. El siguiente tramo sigue en ascenso durante 5 kilómetros, estando presentes tres miradores desde donde es posible apreciar tanto la vista de la ciudad y sus alrededores, como la vegetación y el relieve accidentado por donde discurre el camino. Es pertinente mencionar que en el segundo mirador está presente una pequeña ermita/capilla a la Virgen de Guadalupe, en donde es posible tomar refugio, sacar fotografías o dar un minuto a la oración.

Luego del segundo mirador, el recorrido continuará sobre el trazo de la carretera, yendo cuesta arriba por algunas decenas de metros más hasta alcanzar uno de los puntos de mayor altitud, en donde es posible ver un cambio de vegetación y sentir un descenso en la temperatura. Desde ahí, se continuará en dirección sur por el trazado de la carretera, volviendo a subir por aproximadamente cien metros hasta alcanzar el punto más alto del recorrido.



Figura 15. Fotografías del itinerario a Atécuaro

- **Historia de ruta:**

La ciudad de Morelia cuenta con un acervo de CA muy notable, teniendo tres de mayor jerarquía (Ciudad de México, Guadalajara y Pátzcuaro). No obstante, es de importancia remarcar que existían rutas con igual o mayor antigüedad que conectaban poblados de menor tamaño. Para esta primera ruta en el municipio de Morelia, tenemos el caso del camino antiguo (y actual carretera) a la población y ejido de Atécuaro, el cual se ubica en dirección sur, aunque sin llegar al límite municipal de la misma dirección (Marines, 2020).

Esta ruta está constituida como un CR de segundo orden y jerarquía relativamente menor a las cuatro rutas de acceso principal a la ciudad. De acuerdo con la

interpretación realizada de la cartografía de la ciudad, podemos decir que se trata de una bifurcación del Camino Real a Pátzcuaro, dado que Atécuaro se encuentra en la misma dirección, desviándose un aproximado de 13 kilómetros del camino original(S.N., 1794, 1862, 1898).

Una cuestión interesante que rodea a este camino es respecto a las rutas utilizadas por los insurgentes en la guerra de independencia. Es un hecho supuesto que esta ruta fue utilizada por el general José Ma. Morelos y Pavón como acceso para la toma de Valladolid, puesto que la evidencia histórica nos señala que sus tropas se establecieron en la Loma de Sta. María para el asedio. Teniendo el dato anterior, podemos considerar que la ruta fue testigo del paso de las tropas de Morelos, dado que era la única ruta en ese momento que pasaba por la Loma de Sta. María (Dávila y Cervantes, 2001; Vargas, 2008; Marines, 2020).

- **Particularidades del camino:**

Es importante mencionar que la primera parte del recorrido será efectuada dentro de la mancha urbana, teniendo como principal problema la presencia de automóviles y poco espacio para circular, tanto a pie como en bicicleta. Otra cuestión de importancia para el senderista es la poca o nula presencia de pista o ciclovía durante prácticamente la totalidad del recorrido, convirtiendo en algo riesgoso el realizar la ruta a pie o en bicicleta si no se cuenta con experiencia.

Por otra parte, se trata de una ruta que cuenta con un gran atractivo visual, varios miradores y un nivel de exigencia física relativamente elevada.

- **Aspectos geográficos:**

-Unidades de paisaje: el 50% inicial de la ruta está compuesto por lomeríos de Riolita, seguido de un 30% de montañas de Riolita, 5% de piedemonte de Andesita y un 15 de planicie sedimentaria.

-Suelos: aproximadamente el 75% de la ruta se compone de Acrisol, teniendo un 15% restante de Luvisol, 5% de Andosol y otro 5% de Vertisol.

-Cubiertas y usos de suelo: aproximadamente el 30% inicial de la ruta se encuentra en asentamiento urbano, otro 40% sobre bosque de pino-encino y el ultimo 30% en agricultura de temporal

Ruta 2: Camino Real Undameo-Atécuaro

- **Mapa:**

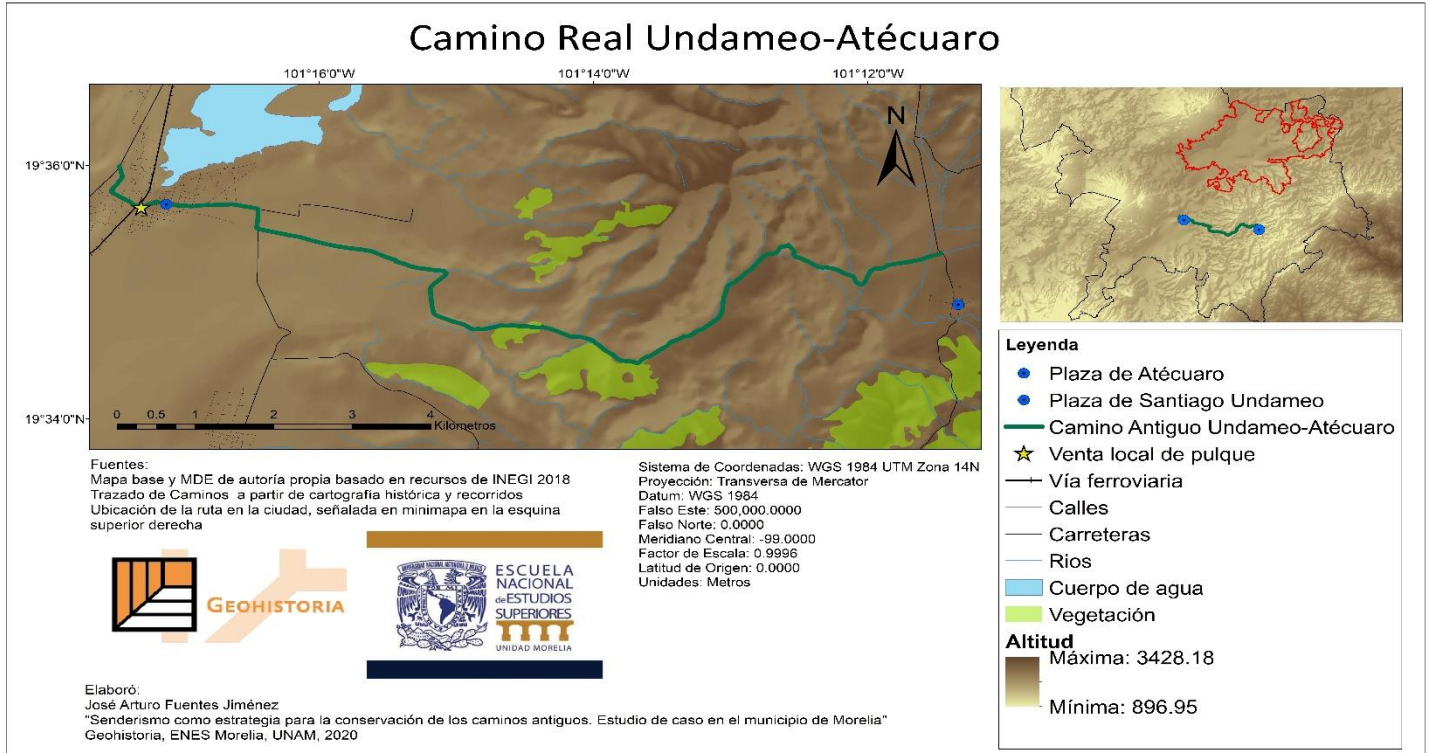


Figura 16. Mapa del Camino Real Undameo-Atécuaro

- **Perfil topográfico:**

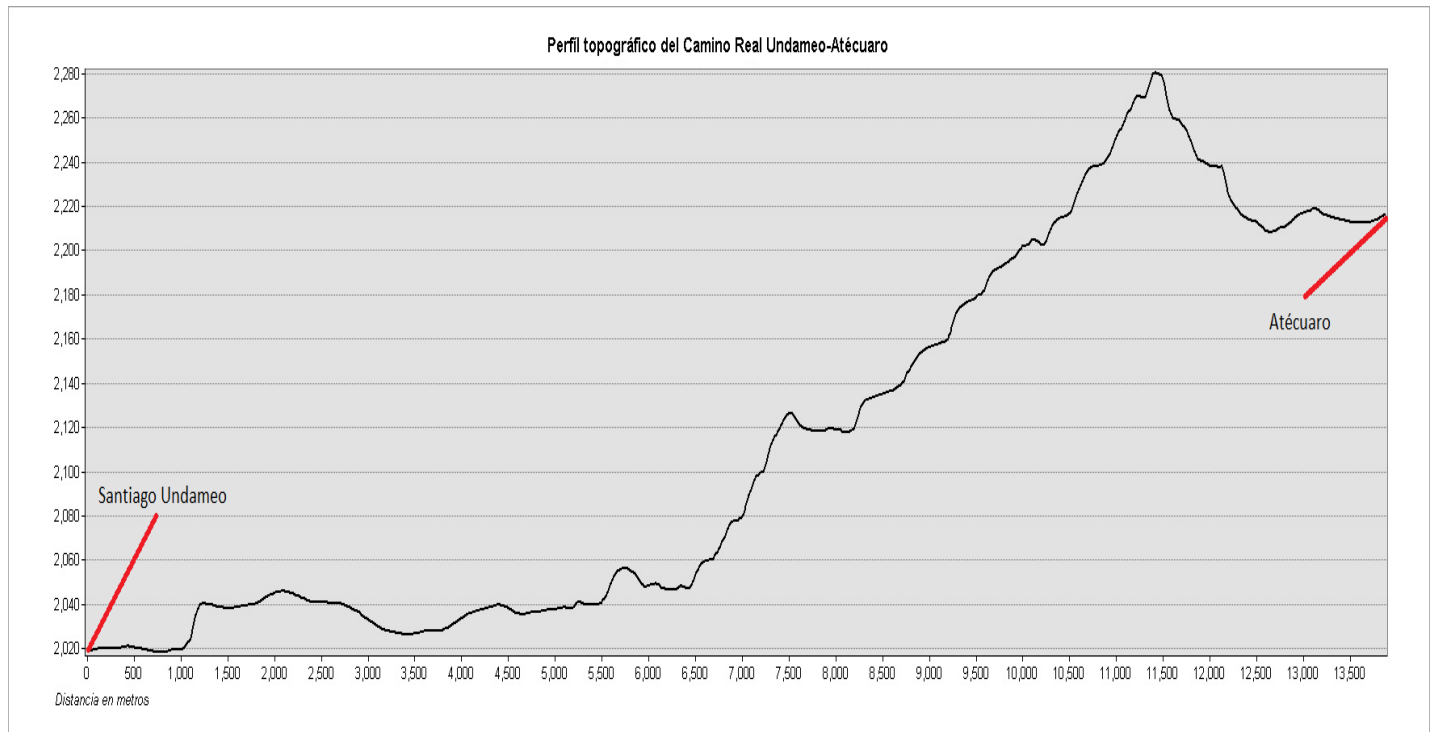


Figura 17. Perfil topográfico Camino Real Undameo-Atécuaro

- **MIDE:**










MIDE		Camino Real Undameo-Atécuaro		
horario	10h 5'		 3	severidad del medio natural
desnivel de subida	374 m		 2	orientacion en el itinerario
desnivel de bajada	374 m		 2	dificultad en el desplazamiento
distancia horizontal	27,8 Km		 5	cantidad de esfuerzo necesario
tipo de recorrido	Ida y Vuelta			
Condiciones de todo el año, tiempos estimados según criterio MIDE, sin paradas.				
Calculado sobre datos de 2019.				

Figura 18. MIDE Undameo-Atécuaro

- **Descripción de ruta y fotografías:**

La presente ruta comienza justo en la desviación que parte del Camino Real a Pátzcuaro al actual pueblo de Santiago Undameo (antiguamente denominado como Undameo); de la misma forma, es posible seguir esta ruta para llegar a Undameo desde el itinerario del Camino Real a Atécuaro, misma que inicia el recorrido poco antes de entrar en el pueblo.

Iniciando desde Santiago Undameo, se partirá desde la plaza central del poblado, y se continuará en dirección Este por aproximadamente un kilómetro, hasta llegar a una bifurcación en tres direcciones. Desde este punto se continuará en dirección Sur por la carretera por doscientos metros, en donde estará señalada la desviación hacia Atécuaro.

A partir de este punto, la ruta seguirá en dirección Este nuevamente por aproximadamente 2.2 kilómetros, presentando un cambio en la capa del camino, dejando de ser asfalto y convirtiéndose en terracería por los siguientes ocho kilómetros. También podemos notar algunos cambios en cuestión de cubiertas territoriales, empezando con terrenos dedicados al cultivo agrícola de modalidad diversa (riego y temporal), pasando a pastizales inducidos y en las zonas de mayor altitud estando presentes bosques de pino, encino y mixto.

En el tramo de terracería se llegará a otra desviación, aproximadamente en el kilómetro 4.2, en donde se deberá seguir en dirección Sur, aunque el propio camino seguirá en dirección Este luego de un rodeo. Luego de la desviación anterior, el camino se seguirá cuesta arriba y sin salir del mismo por aproximadamente siete kilómetros. En este tramo, encontraremos algunas localidades rurales, campos de cultivo y embalses para aprovechamiento local de agua.

El tramo final del itinerario comenzará al ir cuesta abajo y con asfalto, a partir de este punto, la vegetación volverá a estar compuesta de agricultura de temporal y algunos ejemplares arbóreos diseminados en el paisaje. En esta parte final, se volverá a transitar por el lado lateral de la carretera por seguridad, además de aproximarnos al poblado de Atécuaro. Es importante aclarar que el itinerario concluirá al entroncar con el Camino Real a Atécuaro.



Figura 19. Fotografías del camino de Undameo a Atécuaro

- **Historia de ruta:**

El CR que conecta las poblaciones de Atécuaro y Undameo, bien podría ser más antiguo que las rutas aquí denominadas como CR, en parte porque se trata de una vía cuya existencia puede ser rastreada hasta antes del periodo colonial, como una ruta de montaña utilizada por los grupos indígenas de la zona. Sin embargo, debe aclararse que podía tratarse de una ruta secundaria o alterna, puesto que no suele figurar en cartografía histórica de Morelia, o al menos no en cartografía de mucha antigüedad.

- **Particularidades del camino:**

El itinerario que conecta los asentamientos de Atécuaro y Santiago Undameo, es un recorrido en terracería que atraviesa una pequeña cadena de cerros, conectando el Valle de Atécuaro con el Embalse de Cointzio. En la primera parte del recorrido, el itinerario se realizará en la lateral de la carretera, ya que no existe una infraestructura para el caminante. Sin embargo, luego de una caminata de aproximadamente dos kilómetros, la ruta cambiará a ser terracería bien definida, además de comenzar el recorrido en cuesta arriba, atravesando la pequeña cadena de montañas y alguno que otro poblado campirano. Debemos mencionar que en la terracería no se cuenta actualmente con una pista de caminería o senderismo para el viajero. Respecto a la cuestión anterior, podemos decir que aun sin contar con una infraestructura para el caminante, las condiciones generales de la ruta funcionan bastante bien para realizar el itinerario ya sea en bicicleta o a pie, ya que no existe un flujo continuo de vehículos por el camino.

- **Aspectos geográficos:**

-Unidades de paisaje: 45% de la ruta pasa por lomeríos de Riolita, 15% por lomeríos de Andesita, otro 15% por piedemonte de Andesita, 10% de planicie sedimentaria y 15% de piedemonte de Riolita.

-Suelos: 70% de la ruta se compone de Acrisol, mientras que 25% es Phaeozem y el 5% restante es Luvisol.

-Cubiertas y usos de suelo: un 45% de la ruta pasa por agricultura de temporal, 35% por agricultura de riego, 10% por bosque de encino y 10% por asentamientos humanos.

Ruta 3: Camino Real a Ciudad de México

- **Mapa:**

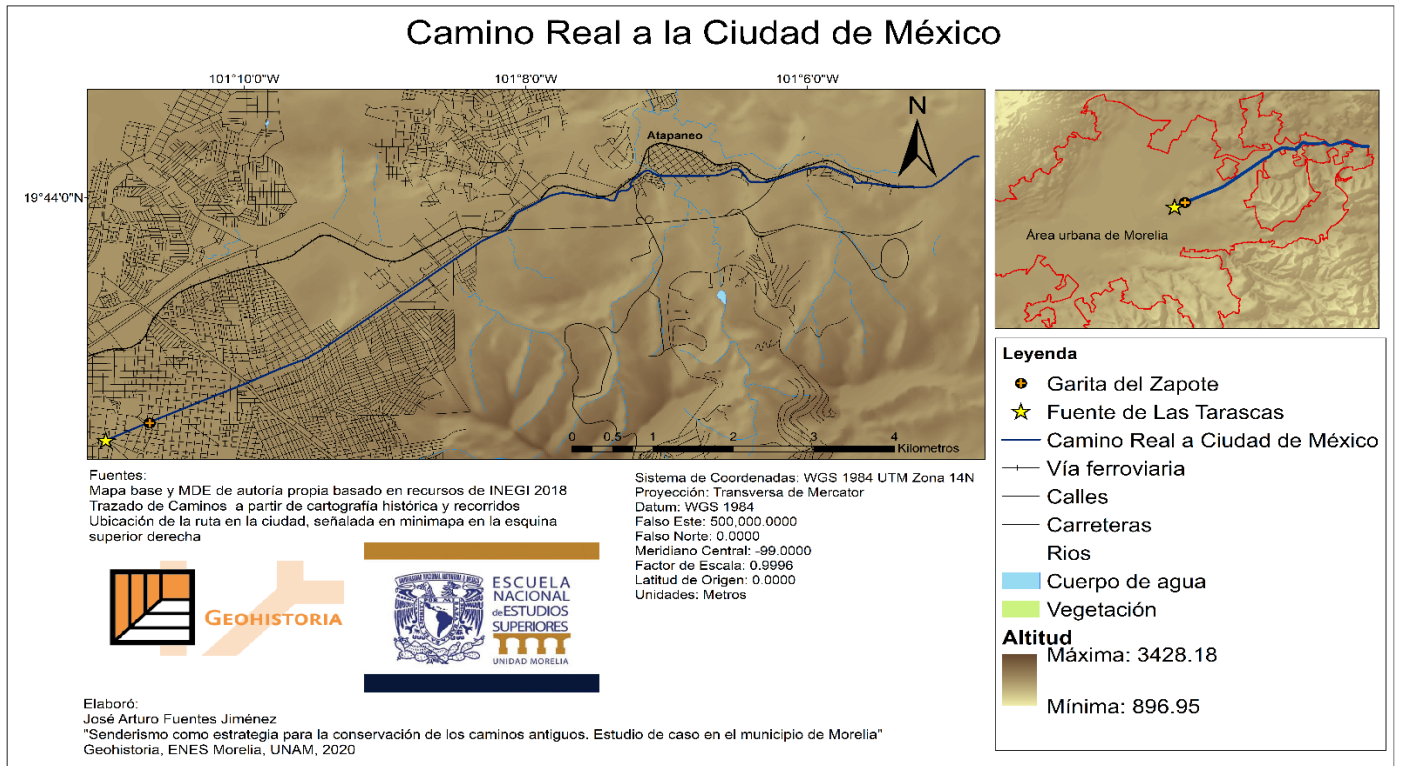


Figura 20. Mapa del Camino Real a Ciudad de México

- **Perfil topográfico:**

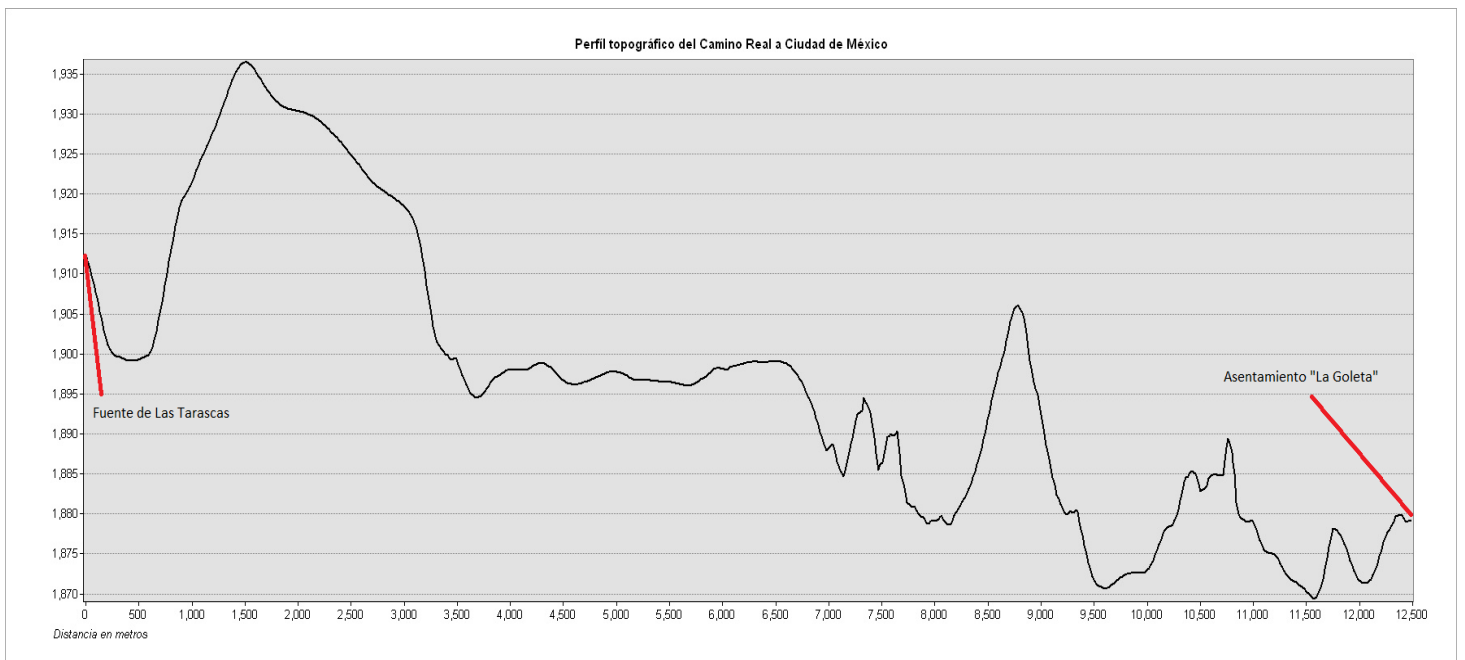


Figura 21. Perfil topográfico Camino Real a Ciudad de México

- **MIDE:**










MIDE		Camino Real a Ciudad de México		
horario	5h 	 2	severidad del medio natural	
desnivel de subida	180 m 	 1	orientacion en el itinerario	
desnivel de bajada	180 m 	 1	dificultad en el desplazamiento	
distancia horizontal	23,0 Km 	 3	cantidad de esfuerzo necesario	
tipo de recorrido	Ida y Vuelta 			
Condiciones de todo el año, tiempos estimados según criterio MIDE, sin paradas.				
Calculado sobre datos de 2019.				

Figura 22. MIDE Camino a Ciudad de México

- **Descripción de ruta y fotografías:**

El Camino Real a la Ciudad de México originalmente era la ruta principal que conducía desde Valladolid a la capital de la entonces Nueva España. De entre todas las rutas que se mencionan en este trabajo, bien podemos argumentar que este itinerario sería el de mayor valor patrimonial y relevancia en cuanto al papel jugado por la propia ruta.

El comienzo del itinerario se sitúa en la plaza-jardín conocida como Villalongín, donde también se encuentra la Fuente de Las Tarascas, desde aquí se seguirá en dirección Noreste por la Avenida Madero Poniente, bajando por dicha calle hasta encontrar parte de lo que era la Garita de vigilancia de Valladolid para el Camino Real de México. En este sitio se encuentra varios pilares de cantera a ambos lados de la calle, representando la entrada original a la ciudad. Luego de este punto, se continuará en línea recta siguiendo por la avenida hasta llegar a la intersección de Madero con el periférico o libramiento de la ciudad; en este punto es recomienda proceder con mucha cautela, debido a que se trata de un cruce amplio y peligroso. Después de cruzar el periférico, se continuará siguiendo la avenida Madero, a medida que ésta se convierte en carretera a Charo.

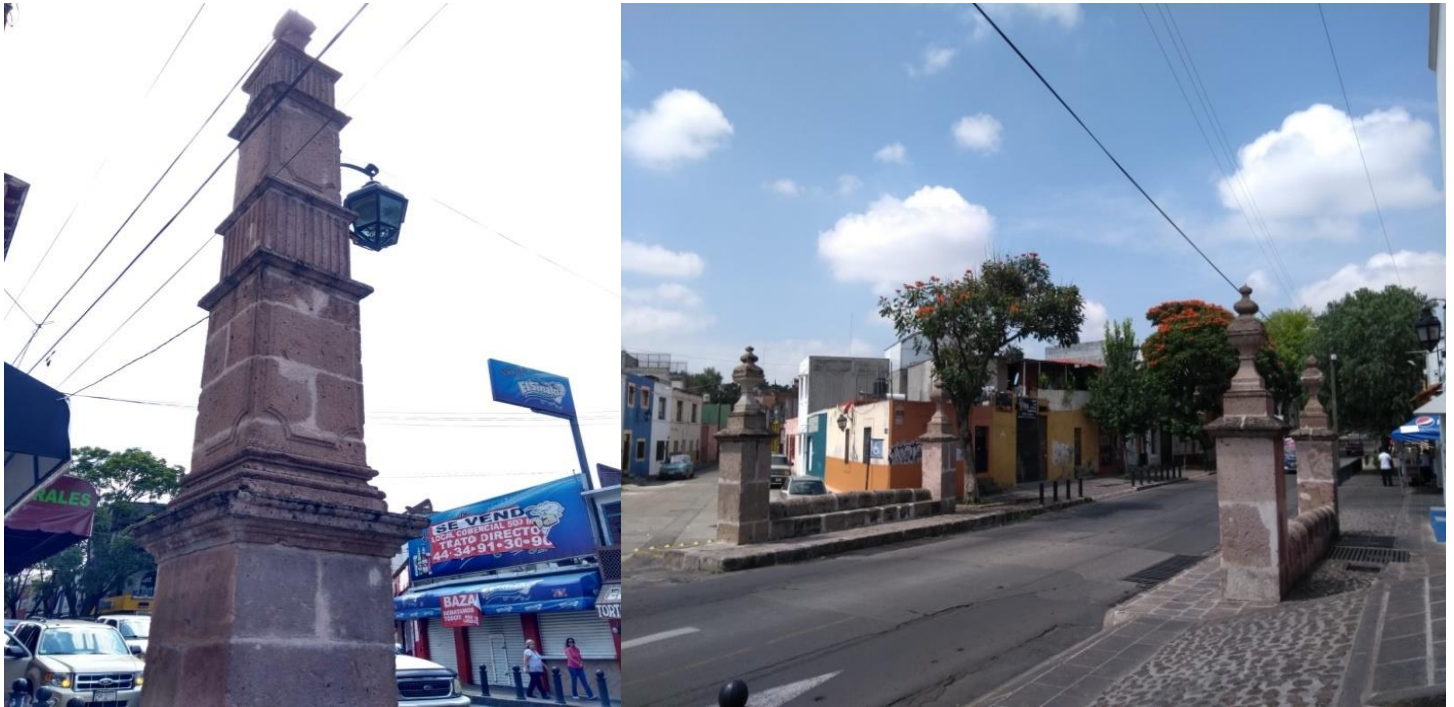


Figura 23. Entrada original a Morelia y Garita del Zapote

En este tramo siguiente se recomienda realizar la travesía con más precaución, debido a que el recorrido se efectuará directamente en el espacio lateral de la carretera, ya que no cuenta con una infraestructura para el caminante o el ciclista. En esta etapa se dejará atrás completamente la zona urbana y se comenzará a realizar travesía por zonas rurales. Luego de seguir por aproximadamente dos kilómetros, se llegará a una bifurcación, debiendo de continuar por la ruta izquierda, que corresponde al trazado original, y que algunos kilómetros más adelante, nos llevará a cruzar la localidad de Atapaneo.

- **Historia de ruta:**

De entre todas las rutas que se encuentran en el municipio de Morelia, bien podemos designar el Camino Real a Ciudad de México, como una de las principales, tanto por antigüedad como por el contexto histórico que la rodea. Si bien no se trata de un itinerario que atraviesa la ciudad de polo a polo, o de la ruta mejor tratada para llevar a cabo la práctica del senderismo, caminería o ciclismo, sí que se trata de un itinerario que cuenta con un pasado histórico de gran importancia, jugando el papel de la principal vía de comunicación y transporte para el Obispado de Michoacán dentro del periodo novohispano (Herrejón, 2000; Carreón, 2014).

Esta ruta tiene aparición en una gran parte de las fuentes cartográficas consultadas, siempre referida como Camino a México o Camino a la Ciudad de México, y apareciendo como una de las rutas principales de acceso a la entonces ciudad de Valladolid por el lado Este (Cramaussel, 2006; Carreón, 2014; Marines, 2020).

- **Particularidades del camino:**

A pesar de que no se trata del camino de mayor longitud, se trata de un itinerario algo accidentado con numerosos desniveles (tanto positivos como negativos), que además tiene buena parte de su recorrido dentro de la traza urbana y la localidad de Atapaneo. Bien podríamos decir que se trata de un itinerario mixto que puede combinar el senderismo urbano con las travesías pedestres de senderismo tradicional, aunque la travesía fuera de la ciudad irá junto a la carretera, que es la ruta original. Sin embargo, es necesario añadir que esta ruta aún no cuenta con ningún tipo de infraestructura especial para caminante o ciclista, lo que supondría una dificultad de travesía por el riesgo que pueden presentar los autos en carretera.

- **Aspectos geográficos:**

-Unidades de paisaje: aproximadamente 40% del recorrido pasa por lomeríos de Riolita, 35% se compone de planicie sedimentaria y el 25% restante de piedemonte de Riolita.

-Suelos: aproximadamente 55% del recorrido está sobre Phaeozem y otro 45% sobre Vertisol.

-Cubiertas y usos de suelo: el 75% del recorrido se encuentra en asentamiento urbano, 15% en pastizal inducido y el último 10% en matorral con bosque de encino.

Ruta 4: Camino Antiguo a Toluca

- **Mapa:**

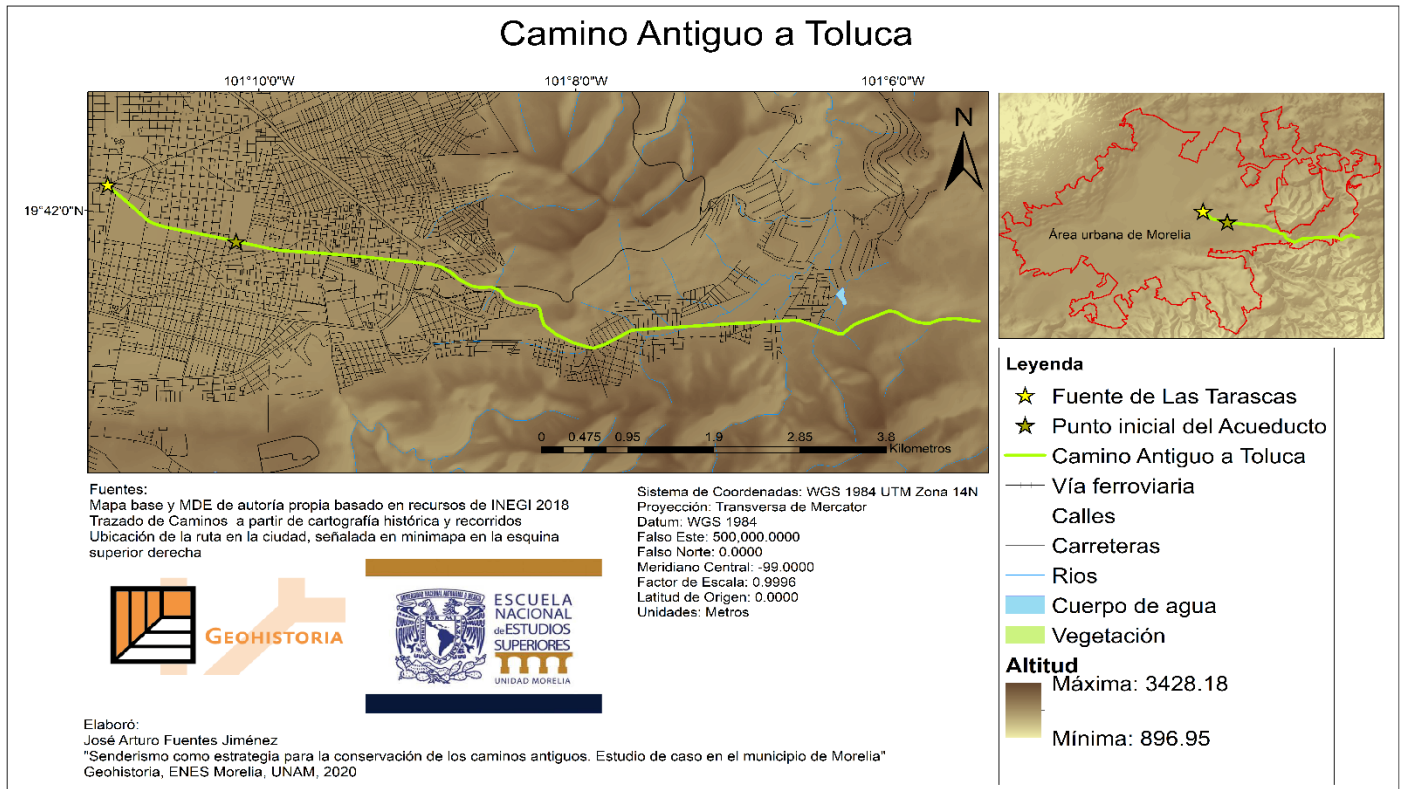


Figura 24. Mapa de Camino Antiguo a Toluca

- **Perfil topográfico:**

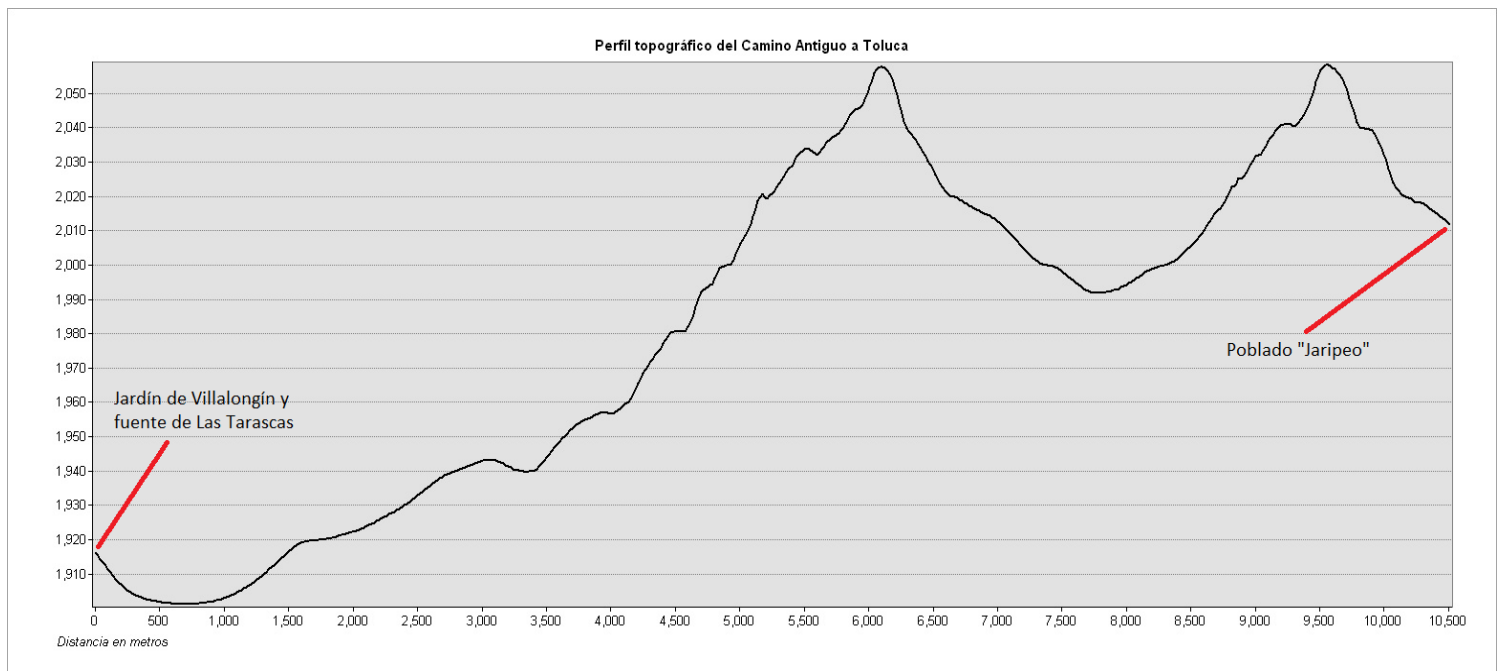


Figura 25. Perfil topográfico Camino Antiguo a Toluca

- **MIDE:**










MIDE		Camino Antiguo a Toluca	
horario	4h 35' 	 3	severidad del medio natural
desnivel de subida	300 m 	 1	orientacion en el itinerario
desnivel de bajada	300 m 	 1	dificultad en el desplazamiento
distancia horizontal	19,7 Km 	 3	cantidad de esfuerzo necesario
tipo de recorrido	Ida y Vuelta 		
Condiciones de todo el año, tiempos estimados según criterio MIDE, sin paradas.			
Calculado sobre datos de 2019.			

Figura 26. MIDE Camino Antiguo a Toluca

- **Descripción de ruta y fotografías:**

El itinerario del Camino Antiguo a Toluca comienza en donde se ubica la Fuente de las Tarascas y el Jardín de Villalongín, donde antiguamente comenzaba la Calle Real desde el lado Oriente. Desde este punto, el itinerario sigue por la misma dirección que lleva el Acueducto, pasando por sitios vistosos y emblemáticos como el Bosque Cuauhtémoc y el Cuartel de Morelia. La ruta sigue hasta entroncar con el periférico de Morelia, después del cual, el camino sigue en dirección a la subprovincia fisiográfica de Mil Cumbres.

Luego de cruzar el periférico, comenzará el trayecto por la carretera a Toluca (o Camino Antiguo a Toluca), aumentando el desnivel de altitud y convirtiéndose en un itinerario serpenteante de montaña a pie de carretera. Luego de algunos cientos de metros de camino y ascenso, se podrán apreciar manchones de bosque mixto (Pino/Encino), además una vista de la cara sur del Parque Cerro del Punhuato y distintas panorámicas desde el lado Este de la ciudad.

Justo antes de terminar el itinerario, podremos apreciar algunas parcelas dedicadas a la siembra, así como viviendas, y en última instancia, la desviación para entrar en la población que tiene por nombre Jaripeo (ubicada fuera del municipio de Morelia).

- **Historia de ruta:**

El caso que presenta la ruta a Toluca es muy curioso desde una perspectiva histórica, ya que en algún momento incluso fungió como un reemplazo corto para el Camino a México, siendo más utilizado dependiendo de la ruta a seguir o el destino del recorrido. Uno de los momentos en que puede ser apreciado el uso de esta ruta, es durante la primera década del siglo XX, existiendo evidencia fotográfica de que la ruta había sido utilizada en 1910 como vía de acceso a la ciudad desde el Oriente (Cramaussel, 2006; Suarez, 2016).

Un aspecto característico del Camino a Toluca es que la ruta ya había sido planificada y aprobada durante el periodo colonial, siendo en teoría un Camino Real. Lo anterior se debe a que el camino ya estaba trazado y se tenía planeado que pudiera conectar la Ciudad de México y Toluca, con poblaciones como Valladolid y Celaya, vertebrando de esta forma la zona occidental y el Bajío de la Nueva España con la zona centro, optimizando la comunicación entre una zona altamente productiva y el centro económico-administrativo de la colonia (Cramaussel, 2006; Suarez, 2016; Marines, 2020).

- **Particularidades del camino:**

Es pertinente decir que este itinerario pasa en gran parte por zonas urbanas y periurbanas, estando más del 70% de la ruta ubicada dentro de la ciudad de Morelia, mientras que el porcentaje restante realiza el recorrido por algunas zonas periurbanas y rurales que formalmente se encuentran dentro de la subprovincia fisiográfica de Mil Cumbres. A pesar de que una gran parte de este itinerario es un “sendero urbano”, es también importante recalcar que todo el tramo inicial parte desde la Fuente de Las Tarascas y recorre prácticamente todo el acueducto, teniendo que el recorrido dentro de la ciudad pasa por sitios icónicos e históricamente importantes de la ciudad de Morelia.

- **Aspectos geográficos:**

-Unidades de paisaje: el 35% de la ruta está en lomeríos de Riolita, 25% en lomeríos de Andesita, 25% en piedemonte sedimentario reciente, 15% en piedemonte de Basalto y un 5% restante en montaña de Riolita.

-Suelos: un 50% de la ruta está sobre Phaeozem, 35% sobre Vertisol y 15% sobre Leptosol.

-Cubiertas y usos de suelo: aproximadamente 75% de la ruta se encuentra en asentamiento urbano, 20% en pastizal inducido con matorral y el último 5% se encuentra en pastizal inducido.

Ruta 5: Camino Real a Pátzcuaro

- **Mapa:**

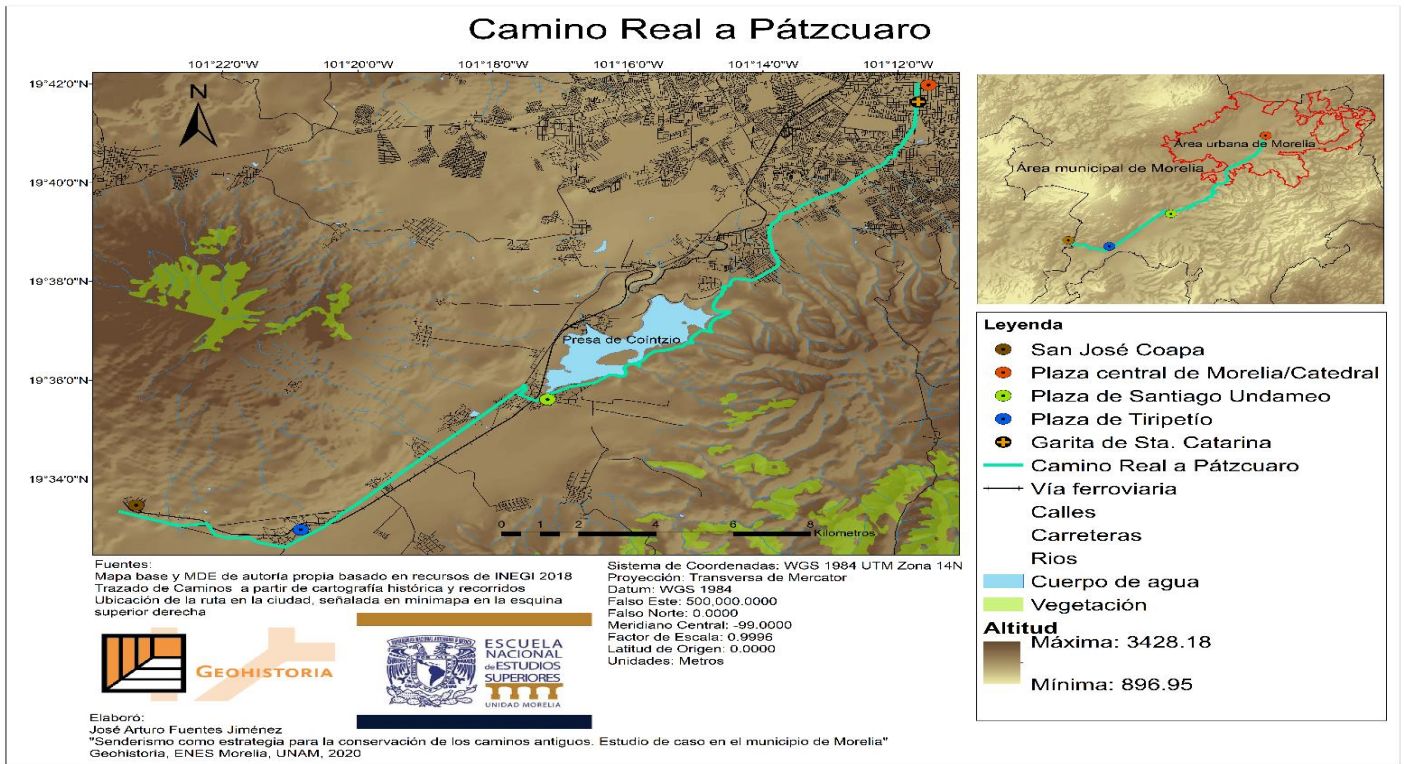


Figura 27. Mapa de Camino Real a Pátzcuaro

- **Perfil topográfico:**

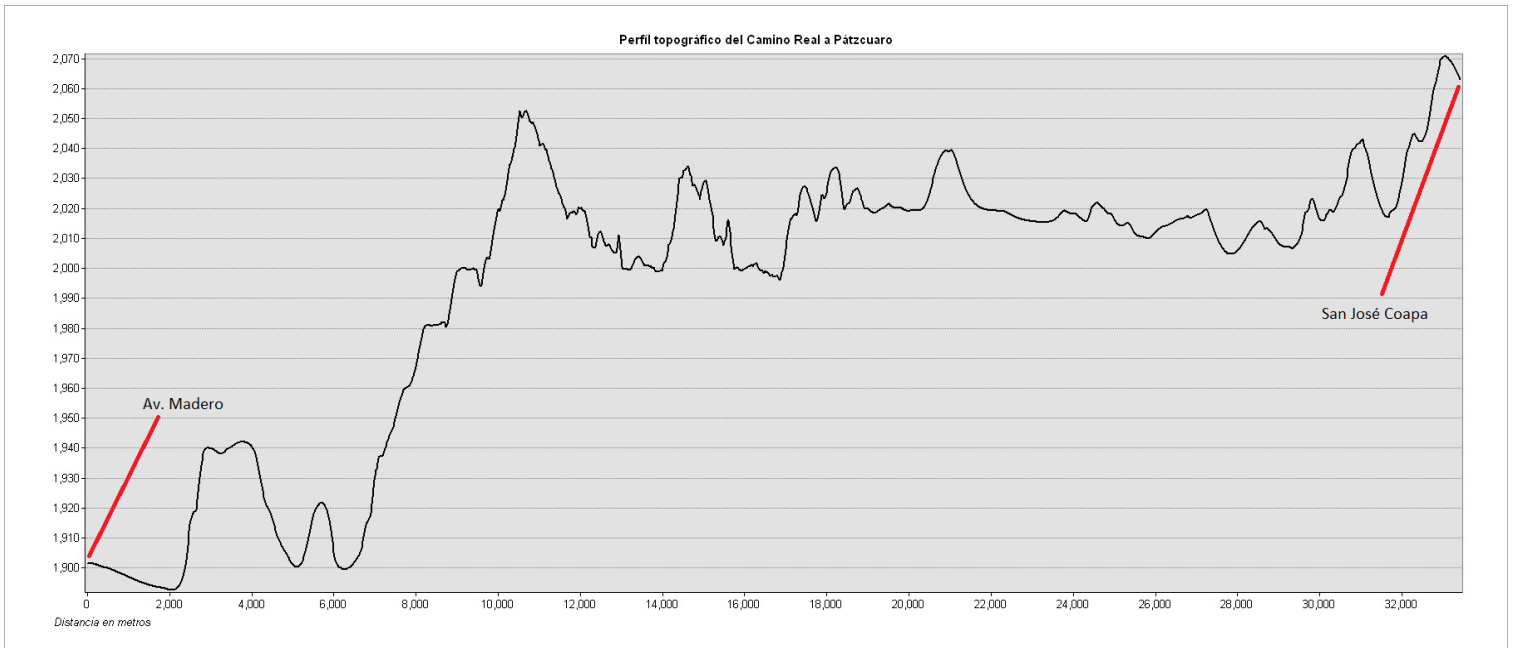


Figura 28. Perfil topográfico de Camino Real a Pátzcuaro

- **MIDE:**








MIDE		Camino Real a Pátzcuaro		
horario	14h 55'		 4	severidad del medio natural
desnivel de subida	620 m		 1	orientacion en el itinerario
desnivel de bajada	620 m		 1	dificultad en el desplazamiento
distancia horizontal	68,0 Km		 5	cantidad de esfuerzo necesario
tipo de recorrido	Ida y Vuelta			
Condiciones de todo el año, tiempos estimados según criterio MIDE, sin paradas.				
Calculado sobre datos de 2019.				

Figura 29. MIDE de Camino Real a Pátzcuaro

- **Descripción de ruta y fotografías:**

Este es probablemente el itinerario de mayor longitud para el municipio, englobando prácticamente tres cuartas partes del camino a Pátzcuaro. El recorrido inicia en donde se encontraba la garita Sur de Morelia, en donde actualmente se ubica la Plaza de Carrillo. Desde este punto, se seguirá por la Calzada Juárez en dirección Sur, hasta llegar a una bifurcación aproximadamente a quinientos metros del comienzo de ruta. A partir de la bifurcación, se seguirá por una cuchilla a la derecha y se continuará de forma recta hasta llegar a un paso a desnivel que cruza por debajo el periférico de la ciudad y nos lleva a ascender en dirección Sur a la localidad urbana de Vista Bella. Al terminar el tramo cuesta arriba, se dará vuelta a mano derecha, siguiendo el camino brevemente en cuesta abajo hasta llegar a Casa de Gobierno. Desde aquí se seguirá la ruta por el periférico hasta entroncar con la avenida San José del Cerrito, que comienza su trazado como una cuchilla delante del panteón Jardines del Tiempo. Este tramo se seguirá en línea recta, sin salir del trazado de San José del Cerrito hasta entroncar con lo que ahora se denomina Antigua Carretera a Pátzcuaro, a la altura del Centro de Bachillerato Tecnológico Agropecuario (CBTA).

Posteriormente, se seguirá en dirección sur, dando vuelta a la izquierda en el entronque del CBTA, continuando siempre sin salir del camino y de preferencia siguiendo la ciclopista. Esto continuará durante aproximadamente 3.8 a 4 kilómetros, luego se continuará por un camino de terracería que está ubicado a la izquierda de la Antigua Carretera a Pátzcuaro, dicho camino sigue el trazado original del CR a Pátzcuaro. Se continuará por la ribera de la presa de Cointzio, siguiendo siempre la terracería, hasta llegar a la población de Santiago Undameo, desde donde se podrá continuar sobre la ciclopista. Se continuará sobre la misma hasta llegar a la desviación a Tiripetío, en donde se continuará cruzando el asentamiento y posteriormente enlazando con la ciclopista de nueva cuenta. Desde aquí, se seguirá sobre la misma hasta llegar al poblado de San José Coapa, en donde se dará por terminado el trayecto a escala municipal.

- **Historia de ruta:**

La ruta correspondiente al Camino Real a Pátzcuaro nos presenta un itinerario de gran longitud, que además se ve complementado con un legado histórico y patrimonial de gran importancia, siendo la primera ruta de importancia en el periodo novohispano dentro del Obispado de Michoacán. En un comienzo, la ruta servía para conectar los asentamientos de Pátzcuaro y Tzintzuntzan, siendo estas las poblaciones de mayor importancia en la región antes de la fundación de lo que ahora se conoce como Ciudad de Morelia. Luego de la designación oficial de Valladolid como Ciudad de la Nueva España, el camino que originalmente tenía como misión conectar los asentamientos de Pátzcuaro, Tzintzuntzan y Tiripetío, adquirió la función de conectar entre sí a Valladolid y Tzintzuntzan, y después, a Pátzcuaro y Valladolid, puesto que ambas tenían el estatus oficial de Ciudad Novohispana (Herrejón, 2000; Cramaussel, 2006; Vargas, 2008; Marines, 2020).

- **Particularidades del camino:**

Un aspecto que resaltar de esta ruta es que actualmente una parte importante del camino ha sido adecuada con una ciclo-pista, cuestión que facilita en demasía el tránsito (ya sea en bicicleta o caminando) por dicha ruta. No obstante, debemos añadir que únicamente cuenta con el tramo de ciclo-pista hasta la población de

Tiripetío, y se prevé que para 2021 el tramo de ciclo-pista pueda extenderse hasta más delante de dicho poblado.

Otro aspecto que es importante mencionar, es que el trazado original se desvía a la altura del actual fraccionamiento La Campiña, y a partir de ahí se continua por un tramo de terracería bien definido por el lado Este del embalse, hasta llegar al poblado de Santiago Undameo, donde se reincorpora al trazado de la ciclo-pista.

- **Aspectos geográficos:**

-Unidades de paisaje: 35% de la ruta se encuentra en lomeríos de Riolita, otro 30% en planicie sedimentaria reciente, 20% en piedemonte de Riolita, 10% en piedemonte de Basalto y 5% en lomeríos de Basalto

-Suelos: 40% de la ruta está sobre Luvisol, 25% sobre Vertisol, 15% sobre Phaeozem, 15% sobre Acrisol y 5% restante sobre Leptosol.

-Cubiertas y usos de suelo: el 45% está sobre asentamiento humano, 25% sobre bosque de pino-encino, 20% sobre agricultura de riego y 10% restante sobre matorral.

Ruta 6: Camino Real a Guadalajara

- Mapa:

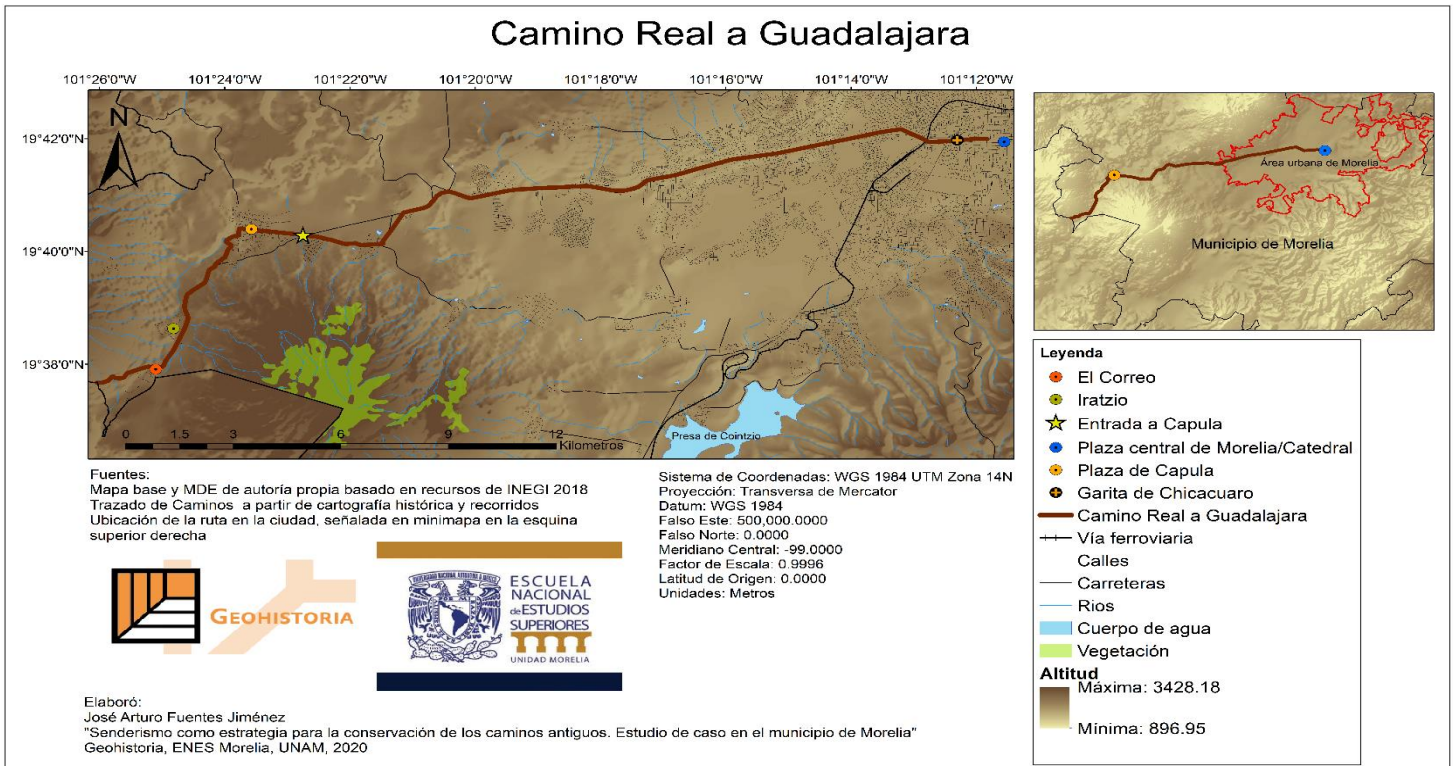
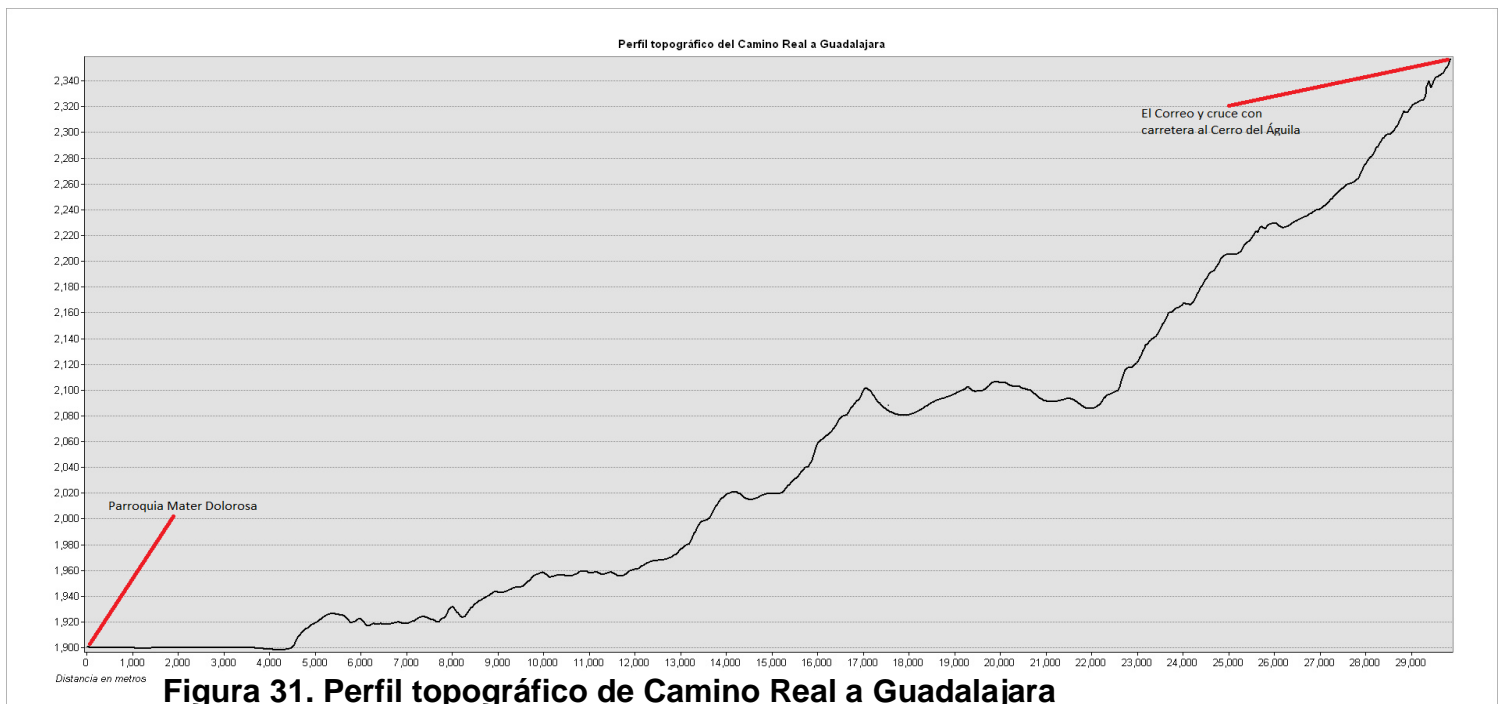


Figura 30. Mapa de Camino Real a Guadalajara

- Perfil topográfico:



- MIDE:

MIDE		Camino Real a Guadalajara	
horario	13h 	 3	severidad del medio natural
desnivel de subida	510 m 	 1	orientacion en el itinerario
desnivel de bajada	510 m 	 1	dificultad en el desplazamiento
distancia horizontal	59,7 Km 	 5	cantidad de esfuerzo necesario
tipo de recorrido	Ida y Vuelta 		
Condiciones de todo el año, tiempos estimados según criterio MIDE, sin paradas. Calculado sobre datos de 2019.			

Figura 32. MIDE de Camino Real a Guadalajara

- **Descripción de ruta y fotografías:**

En este recorrido, que se cataloga como el segundo en cuestión de distancia recorrida, podemos realizar la misma travesía que se realizaba para poder llegar a la ciudad de Guadalajara cuando uno se encontraba en Valladolid. Este recorrido dará comienzo en lo que antes era la Garita de Chicácuaro, hoy el sitio donde se ubica el monumento a Lázaro Cárdenas y el nuevo cauce del Río Chiquito. A partir de este sitio, se continuará sobre la Avenida Madero en dirección Poniente, pasando por el sitio llamado Tres Puentes, en donde es posible ubicar tres diferentes obras correspondientes a diferentes momentos históricos. Luego de este punto, se seguirá por la misma Madero, hasta llegar al cruce conocido como Salida a Quiroga, en donde es posible apreciar una gran obra ingenieril y una rotonda con un pequeño memorial en su centro. Se seguirá siempre en dirección Poniente, y luego de este cruce se comenzará a dejar la mancha urbana atrás.

A partir de este punto, podrá ser visible el territorio circundante de la ciudad por su cara Oeste, teniendo algunos cerros y promontorios en dirección Sur, y del lado Norte podremos observar el mayor macizo montañoso del municipio, el cerro del Quinceo. Siguiendo por el trazado de la carretera, encontraremos algunos fraccionamientos ubicados a ambos lados del camino, y aproximadamente luego de

recorrer 5 kilómetros, llegaremos a un pequeño cruce, en donde si doblamos a la izquierda entraremos en un camino más pequeño que nos dirigiría hacia el poblado de Cointzio. Seguiremos en dirección poniente sin entrar en dicho camino.

Luego de recorrer aproximadamente 4 kilómetros, nos encontraremos con otro cruce, continuaremos derecho porque de seguir el camino pequeño del cruce seríamos desviados en dirección norte hacia el poblado de Teremendo, en donde existe una formación geológica denominada La Alberca. Desde este cruce se continuará por aproximadamente 2 kilómetros sobre la carretera, hasta llegar a una desviación justo en la entrada del poblado de Capula, doblaremos a la derecha y continuaremos hasta llegar a la plaza central del poblado.

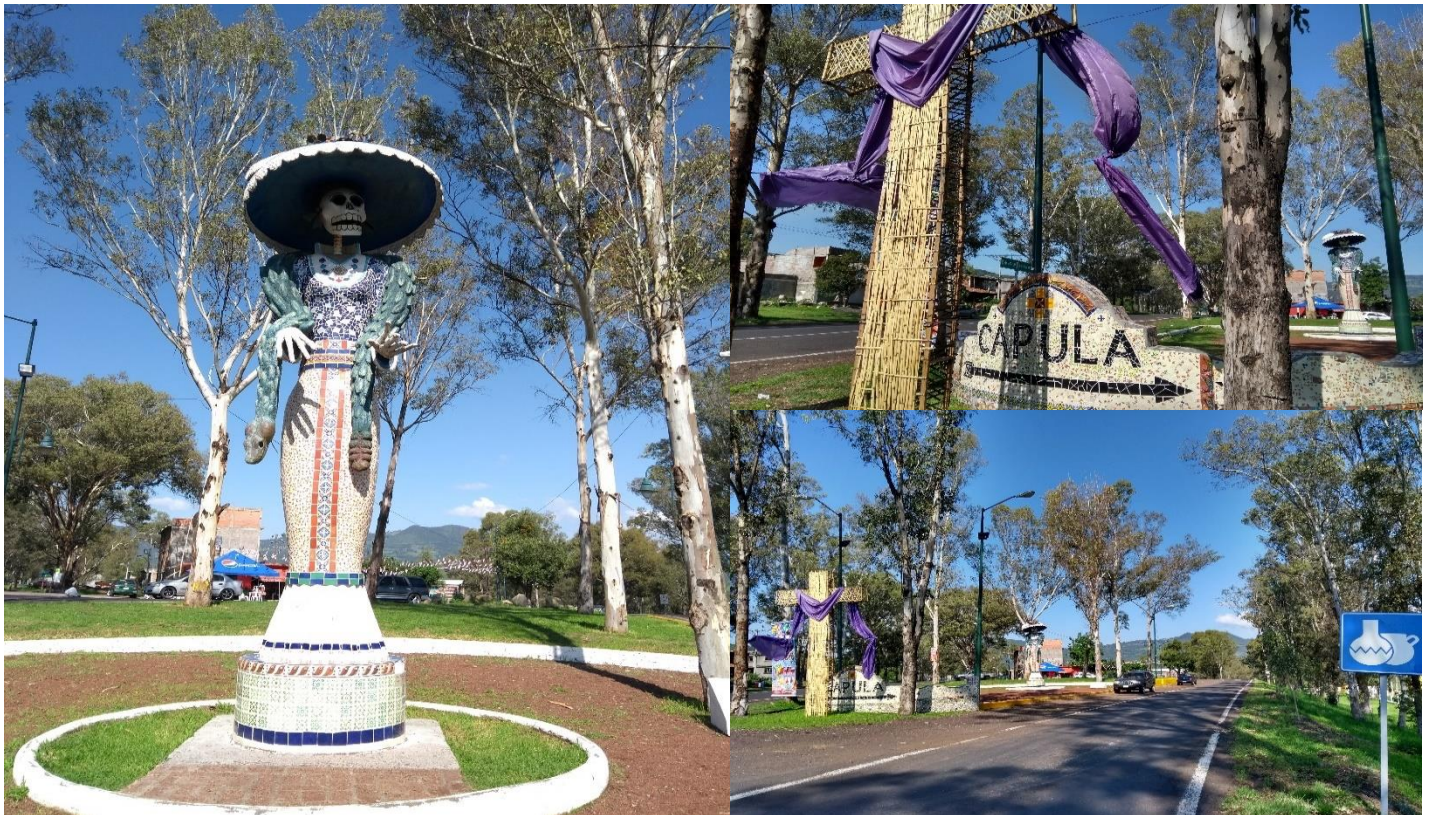


Figura 33. Entrada actual a Capula en Camino Real a Guadalajara

- **Historia de ruta:**

A pesar de que este camino es conocido popularmente como carretera o camino a Quiroga, se trata de la porción municipal de un camino de extensión mucho mayor que justamente finaliza su recorrido en la ciudad de Guadalajara, y que acorde a documentos históricos (cartografía, crónicas, etc.) su nombre oficial es “Camino

Real a la Ciudad de Guadalajara” (Montes, 1868; Cramaussel, 2006; Carreón, 2014; Marines, 2020;).

No obstante, la razón de que popularmente se le conozca y se le nombre Camino a Quiroga, es que de manera común se utilizaba para llegar a la zona correspondiente a la ribera norte del Lago de Pátzcuaro, en donde podemos encontrar localidades como Quiroga, Santa Fe de la Laguna y San Jerónimo Purenchécuaro, siendo que la primera mencionada fue nombrada en honor al obispo Vasco de Quiroga y actualmente funge como cabecera municipal y ostenta el título oficial de Ciudad (Herrejón, 2000; Vargas, 2008).

- **Particularidades del camino:**

Este itinerario, además de caracterizarse por ser el segundo en cuanto a la distancia total a recorrer, es también uno de los más importantes en cuanto a su connotación histórica, tratándose del primer tramo a recorrer del extenso Camino Real a Guadalajara. Actualmente tiene una función más prominente como carretera estatal, presentando un flujo itinerante de camionetas, autobuses y camiones de carga, razón por la cual se deberá transitar con mucho cuidado, esto se debe a que gran parte del itinerario no cuenta con un acotamiento señalado o un espacio designado para el caminante junto a la traza de la carretera.

- **Aspectos geográficos:**

-Unidades de paisaje: aproximadamente 70% de la ruta se encuentra en piedemonte de Basalto, 15% sobre planicie sedimentaria reciente, 5% en lomeríos de Riolita, 5% sobre derrame de lavas de Basalto, y 5% sobre cono de Basalto.

-Suelos: el 35% de la ruta se compone de Vertisol, otro 25% de Luvisol, 20% de Phaeozem y el restante 20% de Acrisol.

-Cubiertas y usos de suelo: aproximadamente el 50% de la ruta se encuentra en asentamiento humano, 10% en matorral con pastizal inducido, otro 10% en pastizal inducido, 10% en agricultura de temporal, 10% en matorral y el 10% restante en sitios desprovistos de vegetación,

Ruta 7: Camino Real del Norte

- Mapa:

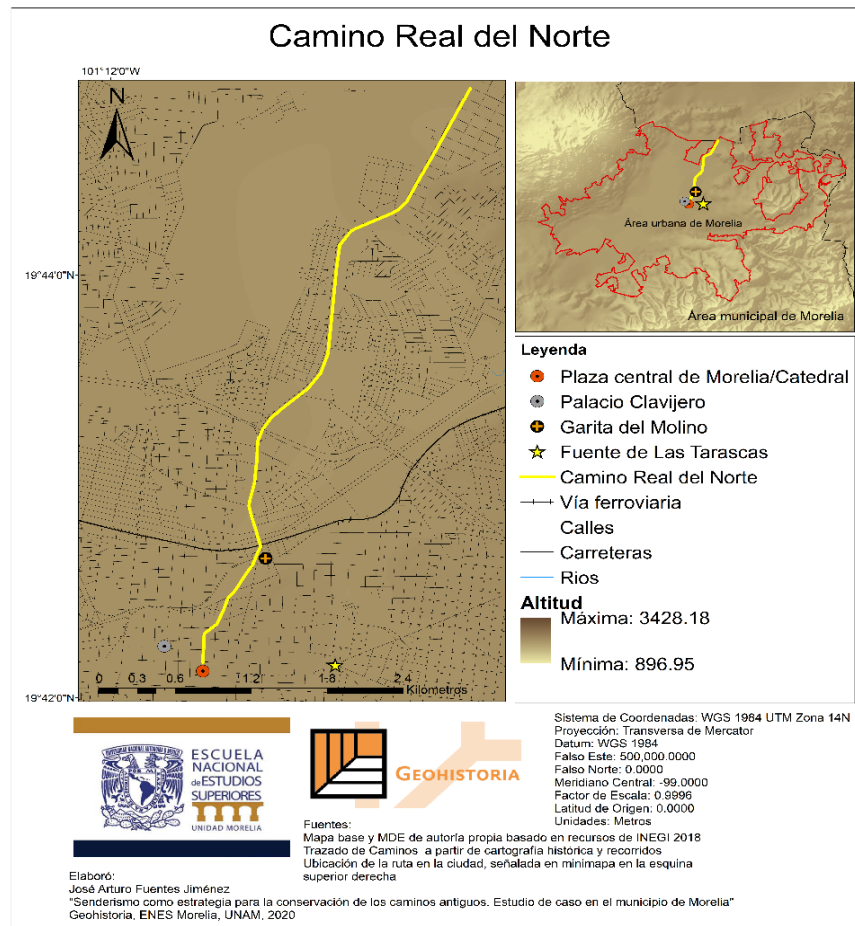


Figura 34. Mapa de Camino Real del Norte

- Perfil topográfico:

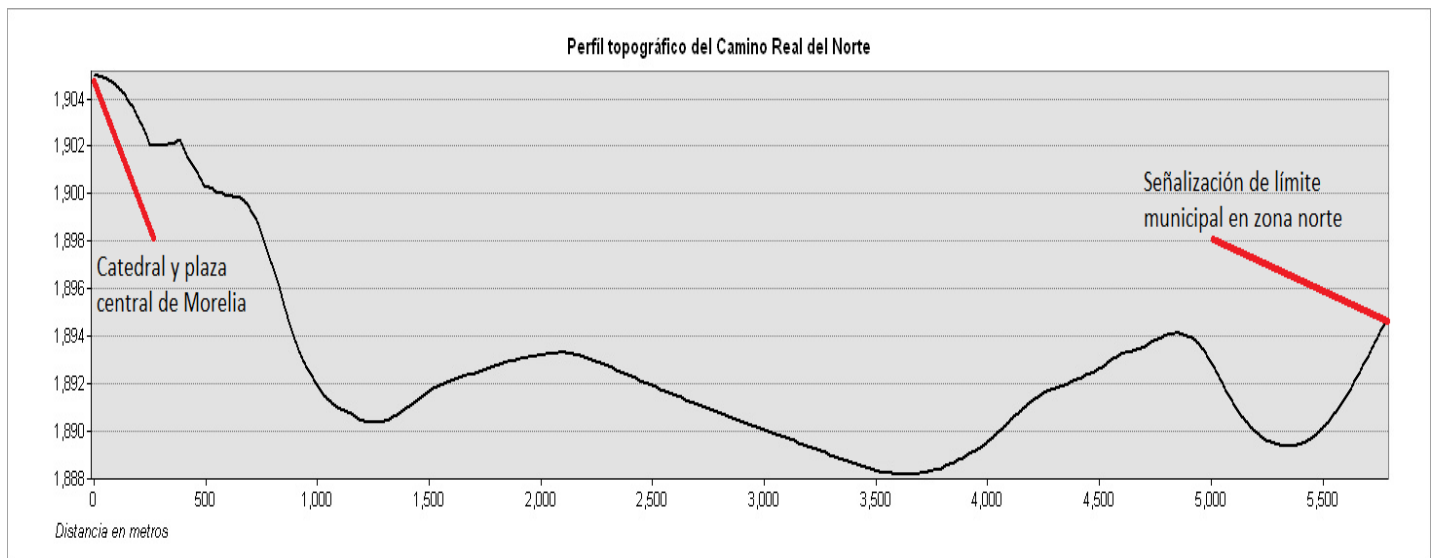











Figura 35. Perfil topográfico del Camino Real del Norte

- MIDE:

MIDE		Camino Real del Norte	
horario	2h 25'	 	3 severidad del medio natural
desnivel de subida	48 m	 	1 orientacion en el itinerario
desnivel de bajada	48 m	 	1 dificultad en el desplazamiento
distancia horizontal	11,7 Km	 	2 cantidad de esfuerzo necesario
tipo de recorrido	Ida y Vuelta		

Condiciones de todo el año, tiempos estimados según criterio MIDE, sin paradas.
Calculado sobre datos de 2019.

Figura 36. MIDE del Camino Real del Norte

- **Descripción de ruta y fotografías:**

Este itinerario comenzará su recorrido en dirección Norte partiendo desde la plaza central de Morelia, avanzando por la actual calle Benito Juárez hasta llegar Exconvento del Carmen (hoy la Casa de la Cultura del municipio), desde ahí el recorrido se dirigirá ligeramente a la derecha, avanzando por la Plaza del Carmen y continuando por la actual Avenida Morelos Norte por aproximadamente 500 metros sin desviarse. Luego de un breve recorrido, se llegará al sitio en donde hoy ha tomado su lugar el monumento al Pípila. Anteriormente en las cercanías se encontraba la Garita del Molino, la cual ya no existe y actualmente se encontraría a espaldas de la tienda “Deportes Pípila”.



Figura 37. Sitios próximos a la extinta Garita del Molino

Desde el monumento al Pípila, se continuará en dirección Norte, siguiendo la Avenida Morelos hasta llegar al entronque con el Periférico, el cual deberá de cruzarse y continuar por el otro lado, ahora empezando la actual Carretera a Guadalajara, en este punto podremos observar al lado derecho el Instituto Tecnológico de Morelia y más adelante de este, el antiguo recinto ferial en donde se aprecia una plaza de toros. Del lado izquierdo, podremos apreciar la cara Este del aparato volcánico principal del Quinceo. A partir de este punto, se continuará el recorrido sobre el trazado de la carretera, aunque la gran mayoría de la distancia restante aún se encuentre dentro de la mancha urbana.

- **Historia de ruta:**

El antiguo camino que anteriormente conducía a la zona norte del Obispado de Michoacán tenía su primera parada en donde ahora se encuentran las localidades de Tarímbaro y Téjaro. Por medio del análisis de la cartografía consultada, podemos identificar que el camino llevaba hasta la localidad de Cuitzeo, con la finalidad de comunicar dicha población (así como su sede Agustina) con la entonces ciudad de Valladolid (Martínez *et al.*, 2005; Marines, 2020).

- **Particularidades del camino:**

En el caso del presente itinerario, tenemos un caso de ruta que tiene su recorrido por gran parte de la mancha urbana, seguido luego de un tramo de carretera en la zona periurbana Norte del municipio. Un aspecto que debe resaltarse es la presencia de edificios y sitios históricos en la primera fase del recorrido, principalmente en donde se podría catalogar como senderismo urbano, teniendo la presencia del Exconvento del Carmen, así como el monumento al Pípila (antigua Garita del Molino). En el primer tramo encontraremos edificios icónicos del cuadro central de Morelia, así como vistas de la Catedral y las principales calles.

- **Aspectos geográficos:**

-Unidades de paisaje: aproximadamente 65% se encuentra en lomeríos de Riolita y el 35% restante sobre planicie sedimentaria reciente.

-Suelos: 65% se compone de Phaeozem y 35% de Vertisol.

-Cubiertas y usos de suelo: la ruta está dentro de un asentamiento urbano.

Ruta 8: La Calle Real

- Mapa:

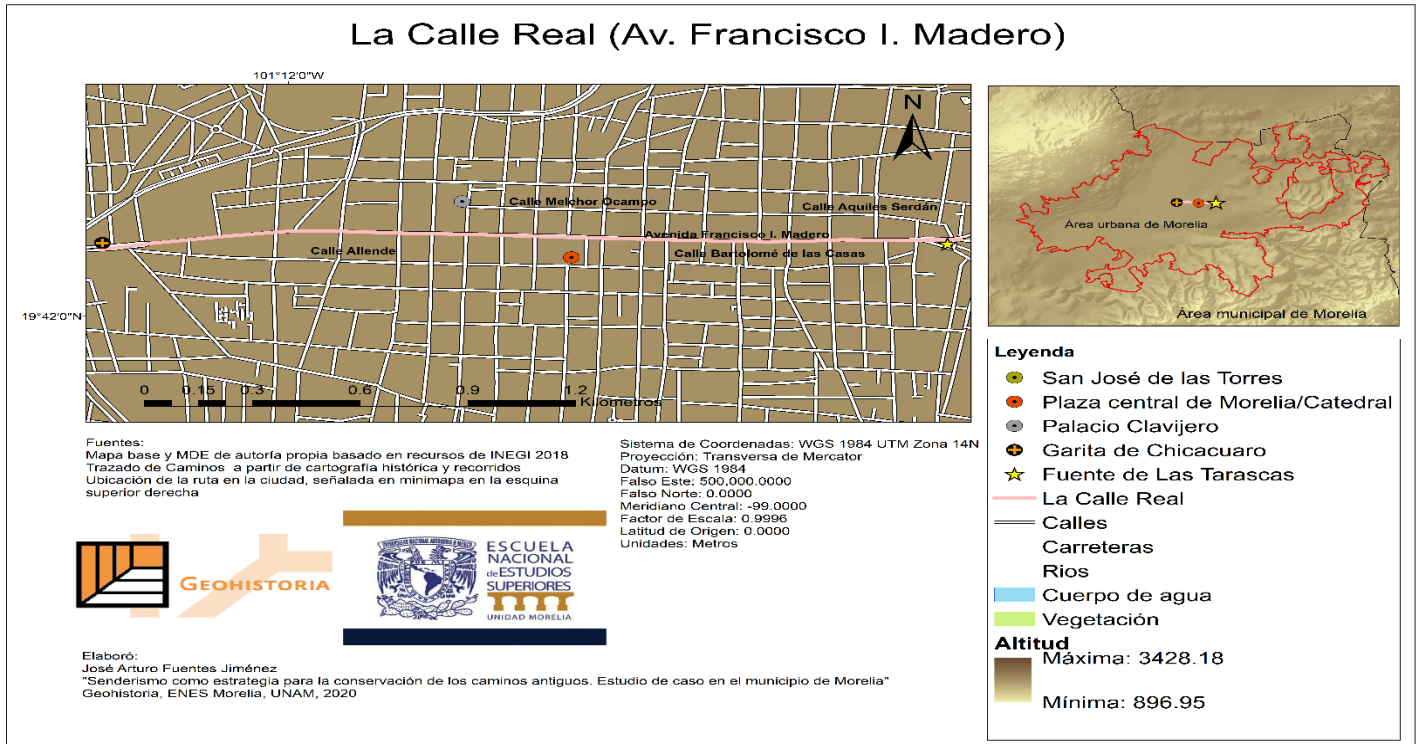


Figura 38. Mapa de La Calle Real

- Perfil topográfico:

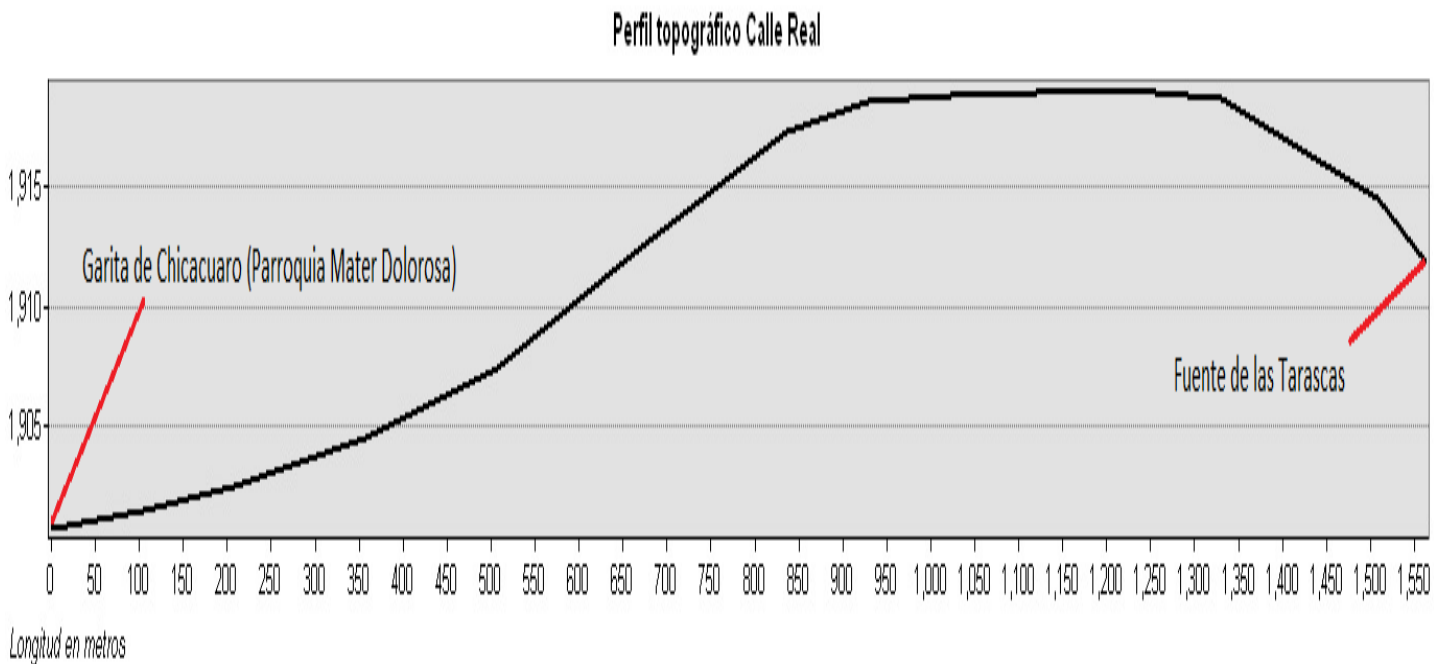


Figura 39. Perfil topográfico de La Calle Real

- MIDE:










MIDE		La Calle Real	
horario	0h 40' 	 1	severidad del medio natural
desnivel de subida	28 m 	 1	orientacion en el itinerario
desnivel de bajada	28 m 	 1	dificultad en el desplazamiento
distancia horizontal	3,1 Km 	 1	cantidad de esfuerzo necesario
tipo de recorrido	Ida y Vuelta 		
Condiciones de todo el año, tiempos estimados según criterio MIDE, sin paradas. Calculado sobre datos de 2019.			

Figura 40. MIDE de La Calle Real

- **Descripción de ruta y fotografías:**

El itinerario que se denomina Calle Real, es un pequeño paseo dentro de la ciudad que está más adscrito a la práctica de senderismo urbano que a la del senderismo tradicional, ya que esta ruta se encuentra justo en el corazón de la ciudad de Morelia, pasando por algunos de sus monumentos y construcciones de mayor importancia. El inicio del itinerario puede ubicarse en cualquiera de los extremos señalizados como límites de la ruta, ya sea en el extremo oriente o poniente, debido a que cada uno marca la extensión a la que llegaba la calle en el siglo XVIII, momento en que Valladolid se percibe mejor consolidada en la cartografía. Tomando como inicio el punto en dirección Oeste, pueden observarse algunos edificios de mucha antigüedad, estando algunos a punto de derrumbarse o incluso en estado ruinoso por dentro. Una cuadra más adelante se puede admirar en la esquina derecha la antigua Parroquia de la Merced, un edificio religioso perteneciente a la orden de los Mercedarios y construida en el siglo XVII. Siguiendo otra cuadra adelante, encontraremos un cúmulo de sitios de gran relevancia cultural e histórica, entre los que pueden nombrarse el Mercado de dulces y artesanías, el Colegio Primitivo y Nacional de San Nicolás de Hidalgo (ahora Preparatoria Estatal No. 1), la Librería Universitaria Fray Alonso de la Vera Cruz y el Centro Cultural

Universitario de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo (UMSNH). Continuando por otra cuadra, está la Plaza Central de Morelia, en donde podremos admirar en primera instancia la monumental Catedral de Morelia, edificio que es considerado como el símbolo de la ciudad junto con el Acueducto. Siguiendo el itinerario, se podrán observar algunos edificios restaurados acorde a las características y estilo del periodo colonial, como los que ahora auspician bancos y restaurantes contemporáneos.

- **Historia de ruta:**

El corto itinerario que se presenta es el que comúnmente se denomina como “La Madero” o Avenida Madero y que aún algunas personas conocen como La Calle Real. La relevancia de esta avenida principal ha sido tal que incluso se le ha puesto su nombre a una antigua empresa de dulces típicos y tradicionales (Dulces La Calle Real). Este itinerario, que bien puede denominarse como “sendero urbano”, era el eje rector de la población conocida antes como Valladolid, y a partir de la cual se comenzó el crecimiento poblacional en todas las direcciones. En la Calle Real es en donde podemos encontrar algunos de los edificios/construcciones más emblemáticas, como la Catedral de Morelia, parte del Acueducto, la sede original del Colegio Primitivo y Nacional de San Nicolás de Hidalgo y casa señoriales que han sido adecuadas para usos modernos como bancos, oficinas o negocios de empresas locales y foráneas. Teniendo en cuenta lo anterior, podemos argumentar que la notoria Calle Real haya sido la principal o una de las principales vías oficiales existentes en lo que ahora es el municipio de Morelia (Herrejón, 2000; Martínez *et al.*, 2005; Cramausse, 2006; Vargas, 2008; Marines, 2020).

- **Particularidades del camino:**

En el caso específico de este itinerario, podemos decir que se trata de la primera propuesta de sendero urbano en el área municipal y posiblemente en el estado, además de que se trata del itinerario de menor extensión y cantidad de desnivel en recorrido, lo que supone una nula dificultad al realizar la travesía.

Una cuestión que debe resaltarse de este itinerario es que sería una de las principales rutas propuestas para el senderismo urbano, cuestión que puede justificarse por la cantidad de elementos y sitios de importancia patrimonial e

histórica a lo largo del recorrido. Como una cuestión relacionada al punto anterior, es necesario recalcar que, por su privilegiada ubicación, esta ruta no solo cruza numerosos sitios y monumentos de gran importancia, sino que además tiene una cercanía con sitios, monumentos y parques que no precisamente se encuentran dentro del itinerario.

Como una cuestión que se presenta únicamente en este itinerario y en el Camino Antigo Undameo-Atécuaro, es importante remarcar que habrá rutas que puedan conectar con los demás itinerarios anteriormente mencionados, formando así una red de Caminos Reales y Antiguos, de la cual, la Calle Real será el principal eje vertebrador y comunicador al conectar hasta 5 itinerarios más entre sí.

- **Aspectos geográficos:**

- Unidades de paisaje: el 95% de la ruta está sobre un lomerío de Riolita mientras que el 5% restante está en una planicie sedimentaria reciente.

- Suelos: el 95% de la ruta se compone de Phaeozem y el 5% restante de Luvisol.

- Cubiertas y usos de suelo: el total de la ruta se encuentra dentro de un asentamiento urbano.

6.- Discusión

A partir de los primeros momentos en que la presente investigación comenzó a brindarnos resultados, principalmente relacionados a la información geográfica correspondiente a los CR y CA, fue notorio que la ubicación de dichas rutas presentaría un gran problema en torno a la instauración de un proyecto senderista a nivel municipal. La principal razón de lo anterior se debe a que la totalidad de los CR y CA en el municipio actualmente son carreteras, cuestión que, a pesar de no impedir la actividad, dificulta un poco el objetivo de realizar las travesías a pie y/o en bicicleta, que es como se realiza comúnmente el senderismo en el mundo.

Aun cuando la cuestión anterior no arroja un veredicto favorable para la realización de la actividad senderista, el hecho de que actualmente los CR y CA en el municipio solo funjan como carreteras debería ser razón suficiente para dirigirles mayor atención y volverlos un elemento más protagónico del territorio. La principal premisa de la presente investigación es el rescate del patrimonio histórico (en este caso las rutas antiguas) proponiendo la inserción de una actividad como el senderismo, mismo que podría realizarse con ayuda de mapas y fichas técnicas por ruta, que constituye una parte bastante fuerte de los resultados obtenidos.

Un término que sería bastante útil para referir caminos en el presente trabajo hace referencia a una importancia patrimonial intrínseca, pero designando a aquellos caminos y senderos que por su origen temporal ya pueden ser referidos como mexicanos; esto es justo al finalizar el periodo independentista de México, después del 27 de septiembre de 1821. El vocablo Caminos Postcoloniales podría denotar el valor histórico-patrimonial (Crespo y Fernández, 2011).

Si bien la expresión Camino Postcolonial (CP) tiene parecido con los conceptos CR y CA, la principal diferencia es que el mismo hace referencia directa al valor patrimonial del camino con relación a su contexto, cuestión que también nos permite situarlo en un origen temporal más preciso.

El término CP tendría gran relevancia en el territorio actual, puesto que a pesar de que la ciudad de Morelia es un asentamiento de origen colonial, no todas las vías de comunicación que se encuentran en el área municipal son de dicho origen. Es posible encontrar ejemplos de caminos y senderos pertenecientes a épocas posteriores, en su mayoría de mediados del siglo XIX como continuación de proyectos sin finalizar o sin empezar de la administración española. Sin embargo, también podemos dar cuenta de algunos ejemplos previos a la misma. Aun cuando una gran parte de los caminos prehispánicos se utilizaron como el trazado base para los CR, todavía existen senderos, caminos o fragmentos de los mismos, cuyo origen data de tiempos prehispánicos (Herrejón, 2000; Dávila y Cervantes, 2001; INEGI, 2001).

Retomando lo dicho anteriormente, podríamos ubicar una parte de los caminos que se encuentran en el área municipal como pertenecientes a dicha categoría. Razón de lo anterior es que la actual red municipal de caminos, principalmente se constituye de rutas y vías que, a pesar de originarse en el periodo colonial, en realidad su implementación fue realizada mucho después, teniendo un auge a finales del siglo XIX y principios del XX.

Un aspecto que resulta fundamental para esta discusión de resultados es el hecho de que una gran parte de las rutas, y en algunos casos, itinerarios completos, se encuentran completamente dentro de la mancha urbana, suponiendo esto una complicación para llevar a cabo la actividad senderista desde una perspectiva tradicional. La cuestión anterior, nos ha supuesto una dificultad en cuanto uno de los planteamientos principales a lo largo de la tesis, debido a que el senderismo es realizado en espacios abiertos fuera de las ciudades o manchas urbanas por cuestión tradicional. Sin embargo, la situación recién mencionada en realidad nos permitió vislumbrar una posibilidad que no habría sido posible ver si todas las rutas se hubieran encontrado fuera de la traza urbana y dentro de bosques o montañas. La posibilidad de la que se habla es de lo que se denomina actualmente como “senderismo urbano” y que es comúnmente designado como un recurso de actividad turística. Esta modalidad es utilizada de forma más común en territorio europeo, en

donde puede verse aplicado en capitales y algunas ciudades icónicas por país, sin embargo, también es posible ver algunos ejemplos en América (principalmente EE. UU. y Canadá).

Una cuestión que en especial causó controversia durante la investigación fue el aspecto referente al desarrollo rural y comunitario con el ordenamiento territorial. A pesar de que en este trabajo se aborda lo realizado en territorio europeo por los programas LEADER (actual FEADER), es necesario remarcar que no se pretende importar o “copiar y pegar” la modalidad desarrollada en otros territorios, aunque sí se busca el revisar casos de éxito aplicados en otros territorios con el afán de lograr un resultado positivo en nuestro país. Aunque en este trabajo no abordamos de forma explícita el concepto de desarrollo rural, en realidad se retoma lo expresado en los documentos y manuales realizados para los programas LEADER, en donde se explica que el desarrollo rural corresponde a un movimiento de capital y recursos en territorios campestres, buscando que estrategias como el excursionismo y senderismo (así como otras actividades alternativas) puedan coadyuvar al crecimiento económico de las zonas sin implementar estrategias de urbanización no controlada, o la industrialización masiva (Kouchner y Lyard, 2001; Fernández, 2012; Gainza e Ybarra, 2014).

De entre los numerosos aspectos que son tratados en las iniciativas LEADER, un aspecto de importancia es lo referente al ordenamiento y gestión del territorio, cuestión que es indispensable en vista del objetivo principal buscado por las iniciativas desde su puesta en marcha: evitar la despoblación de zonas rurales, mediante la aplicación de estrategias que diversifiquen la economía local. En vista de lo mencionado anteriormente, resulta ser un punto principal de discusión el cómo se gestionará y ordenará el territorio, en vista de que un nuevo elemento entra en la ecuación. Este se constituye como la práctica del senderismo y excursionismo en rutas antiguas e históricas, mismas que, desde una perspectiva académica, han sufrido de una mala gestión en términos generales, además de que actualmente su aprovechamiento como un recurso del territorio podría considerarse como nulo (Kouchner y Lyard, 2001; Prames, 2003; Benedicto, 2011).

A pesar de que en la presente investigación no se hace una propuesta especializada sobre el Ordenamiento Territorial, sí que puede considerarse como un tema central de discusión, puesto que se trata de un elemento importante para que el proyecto de senderismo elaborado con la finalidad de rescatar los caminos antiguos/históricos, tenga un desarrollo pleno y positivo para el territorio. Como principal argumento de lo anterior, podemos volver a la idea ya mencionada que los caminos son un recurso más del territorio en el que se encuentran, y, por lo tanto, los mismos deben de contar con alguna forma de manejo y aprovechamiento en el momento en que son relevados de su utilidad principal como vías de transporte.

Aunado al párrafo anterior, es posible mencionar y hacer contraste de los esfuerzos realizados en México para la cuestión del Ordenamiento Territorial en donde se ha vinculado el aspecto senderista y excursionista, aunque no necesariamente se ha visto envuelto el contexto patrimonial, o al menos no de forma explícita. Primeramente, vale la pena hacer mención del programa de guías senderistas para distintas Áreas Naturales Protegidas (ANP), mismas que fueron revisadas y analizadas para generar un criterio sobre dicho esfuerzo, en especial la guía dedicada a la ANP de Balandra en Baja California Sur, puesto que se trata de un ecosistema costero que además funge como destino turístico de importancia a nivel internacional. Una cuestión que destacar de estos esfuerzos en primera instancia radica en el diseño de los itinerarios o senderos, ya que no son rutas complicadas, además de que cuentan con planos de ubicación y perfiles de elevación por ruta, lo que supone una gran ayuda para la realización de cualquiera de los senderos.

Las guías senderistas de las ANP resultan bien realizadas desde una perspectiva más estética, sin embargo, y a pesar de que cuentan con elementos como un plano de ubicación, un perfil topográfico y fotografías del recorrido, podemos decir que ninguno de los itinerarios cuenta con un método de información estandarizado para la evaluación de los recorridos. Aun cuando se puede pensar que dicha evaluación puede realizarse por medio de la interpretación del plano y el perfil topográfico, es necesario incorporar una evaluación estandarizada del itinerario, esto con la finalidad de reducir los factores de riesgo y poder brindar una medición concisa de

la dificultad de realización del sendero. También podemos notar que las mismas guías parecen pasar por alto el componente histórico patrimonial, pensándose como espacios “prístinos y estrictamente naturales” que dan cabida a los seres humanos exclusivamente como visitantes, no como parte de los mismos. Esta cuestión evidencia la necesidad de incorporar una perspectiva de paisaje, lo que permitiría vincular una dimensión histórica-cultural a esos senderos y espacios “naturalizados”; mismos que solo pueden adquirir dicha característica en papel, ya que, al analizar el elemento físico, las interrelaciones humano-naturaleza se vuelven evidentes e imprácticas (por no decir imposibles) de separar.

Un aspecto que en temática senderista resulta ser de gran importancia es la cuestión del balizamiento, y no obstante en esta investigación no es mencionada como un factor decisivo o crítico para la aplicación de este. La razón de lo anterior, se debe al estado actual de cada ruta (contexto actual) y demarcación física. En el caso de los Caminos Reales y antiguos presentes en el territorio municipal de Morelia, tenemos un conjunto de rutas que en su gran mayoría han sido fácilmente retomadas como elementos de la red de carreteras y caminos, siendo reconocibles e incluso estando señalizadas. Lo anterior no quiere decir que el balizamiento no deba de ser realizado, sino que en la primera etapa del proyecto no se presenta como un elemento de importancia crítica para la realización de este. El balizamiento se considera como un elemento que debe de incorporarse luego de que se realice la construcción de obras adecuadas para el caminante en las rutas donde sea necesario. Con lo anterior hacemos referencia directa a las rutas basadas en tramos de carretera y autopista, donde es necesaria la construcción de un “carril” para el caminante con el objetivo de que la actividad senderista sea realizada con mayor seguridad.

Otro elemento que se encuentra ausente, y que en la presente investigación se ha abordado de una forma más incipiente, es la cuestión referente a la capacidad de carga del itinerario. Si bien en la presente investigación no se realiza un estudio completo de capacidad de carga, sí que se hace hincapié en las características por camino, así como de los alrededores de este y tomando en consideración las

condiciones generales en las que se encuentra cada uno. Dentro de la misma línea, podemos decir que los elementos de cubierta y uso, así como el componente topográfico, se incorporan desde una perspectiva utilitaria para la realización del senderismo, sin llegar a un análisis de profundidad en donde se indique la intensidad y frecuencia con la que puede realizarse la actividad senderista/excursionista.

Aunado al punto anterior, es posible decir que un análisis de tal nivel requiere de la participación de estudiosos de distintas disciplinas, si la finalidad es que la evaluación de capacidad de carga esté correctamente realizada y sea fiable para la una práctica adecuada del senderismo. Para el caso presente, podemos argumentar que los trabajos de registro y análisis cartográfico, así como de diseño de rutas ya han sido realizados. El análisis de capacidad de carga es de hecho la pieza faltante para tener un proyecto completo de senderismo/excursionismo basado en el rescate del patrimonio histórico de distintas vías.

7.- Conclusiones

Desde un punto de vista temático, el senderismo es una actividad muy dinámica con muchas caras en cuanto a su aplicación y utilidades. Un aspecto de gran interés, es su potencial capacidad de aplicación en técnicamente cualquier sitio, además de que los resultados obtenidos del mismo pueden impactar distintos elementos como el patrimonio (natural y humano), el desarrollo local, la administración o gestión del propio territorio y brindar ventajas al incorporarse en programas docentes. El análisis realizado en este trabajo sobre el senderismo, nos ha permitido visualizar lo anterior, esto sin dejar de lado las posibles dificultades y efectos negativos derivados de la aplicación del mismo.

Un elemento de gran importancia, que además constituye un objetivo particular de este trabajo, es el establecimiento de un estado del arte desde la perspectiva geohistórica a los CA en el municipio de Morelia. Lo anterior supone una reinterpretación del objeto de estudio, así como una reconsideración de la importancia y utilidad de los mismos en su territorio.

Relacionado al punto anterior, está considerado el uso de las herramientas de análisis de espacial para la elaboración y consolidación del inventario cartográfico de dichos caminos. Esta cartografía, que tiene como elemento protagónico caminos con un alto valor geohistórico y patrimonial, resulta en un aporte de información geográfica-histórica de gran importancia, sobre todo para futuras cuestiones y/o estudios que involucren CA a una escala municipal.

Este inventario antes mencionado, si bien tenía como protagonistas a los CA, es también cierto que los mismos no contaban con una identificación y categorización respecto a sus características de mayor importancia, por lo que se resolvió nombrarlos con base en su periodo de origen/antigüedad, y su importancia respecto a utilidad y prominencia histórica. Aún con la categorización realizada, sería necesario efectuar una evaluación sobre la posibilidad real de incorporarlos al senderismo, en donde la prospección en campo sería sumamente útil al permitirnos observar directamente su ubicación y estado, así como su papel en el complejo dinámico de la mancha urbana y del municipio.

De forma paralela al inventario cartográfico, también se ha obtenido un mapa senderista a escala municipal, el cual también está basado en la información recabada y cartografiada de los CA, cuestión que permitiría incidir en la percepción y uso de los mismos a nivel municipal. Los elementos anteriores permitieron el diseño de una propuesta senderista híbrida con una aplicación a escala municipal, lo que permitiría rehabilitar y preservar los CA que aquí fueron analizados y catalogados.

Sin embargo, existen elementos que están un tanto ausentes en el trabajo, es el caso de la propuesta de carácter formal para insertar el senderismo en un OT y el análisis de capacidad de carga para las rutas. A pesar de ser componentes de gran importancia, debe aclararse que, respecto a la propuesta de inserción en futuros OT, se hace mención de cómo se podría realizar, además de tomar en cuenta ejemplos nacionales y extranjeros en cuanto a estrategias de ordenamiento cuyo protagonista es el senderismo temático.

Respecto a llevar a cabo un análisis de capacidad de carga, debemos agregar que se requiere de un esfuerzo interdisciplinario entre expertos de diversas carreras, puesto que se trata de un elemento de análisis que no es posible realizar aun desde una perspectiva interdisciplinaria como la geohistórica. Aquí el análisis no fue realizado de manera exhaustiva, pero se consideraron los factores biofísicos de cada ruta, lo que debe de ser retomado en un trabajo *a posteriori* para evaluar la capacidad real de cada una.

Bibliografía:

- Appalachian Trail Conservancy. (2018). *Appalachian Trail Conservancy - History*.
- Baker, A. (2003). 1.- *On the relations of geography and history*. En *Geography and History: Bridging the Divide* (1st ed., pp. 1–25). The Press Syndicate of the University of Cambridge.
- Benedicto, E. (2011). *La recuperación de los antiguos caminos reales y sus rutas literarias como producto turístico. El caso de los Valles del Huerva y Jiloca (Aragón)*. *Cuadernos de Turismo*, 27, 39–55.
- Carcavilla, L., y García, Á. (2007). *Geoparques. Significado y funcionamiento*. Instituto Geológico y Minero de España, 7.
- Carreón, M. (2014). *Valladolid/Morelia y sus ríos Historia de un vínculo* (Primera Ed). Instituto de Investigaciones Históricas.
- Cramaussel, C. (2006). *Rutas de la Nueva España* (C. Cramaussel (ed.)). Colegio de Michoacán. <http://www.libreriacolmich.com/indice/ficha.asp?id=457>
- Crespo, A., y Fernández, A. (2011). *¿Cartografía Antigua o Cartografía Histórica?* *Estudios Geograficos*, 72(271), 403–420.
<https://doi.org/10.3989/estgeogr.201115>
- Darby, H. (1953). *On the Relations of Geography and History*. *Transactions and Papers (Institute of British Geographers)*, 19, 1–11.
<https://doi.org/10.2307/621223>
- Dávila, C., y Cervantes, E. (2001). *Desarrollo urbano de Valladolid-Morelia 1541-2000* (Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo (ed.)).
- Denecourt, C. (1840). *Guide du voyageur dans le palais et la forêt de Fontainebleau, ou Histoire et description abrégées de ces lieux remarquables et pittoresques*. En F. Lhuillier. Imp. de E. Jacquin.
- Edwards, K., & Jones, P. (1976). *The Methodology of Historical Geography*. *Journal of Interdisciplinary History*, 7(1), 187–189.
- Espejel, C. (1992). *Caminos de Michoacán ... y pueblos que voy pasando* (J. Perujo y E. Rico (eds.); Primera Ed). INAH.
- Espejel, C. (2011). *Caminos centenarios del altiplano michoacano a la tierra*

- caliente. Historicas Digital*, 389–410.
<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/caminosymercados/mercados.html>
- Fariña, J., e Higuera, E. (1999). *Turismo y uso sostenible del territorio: el senderismo como posibilidad para los pequeños municipios. Cuadernos de Investigación Urbanística*, 28.
- Fernández, J. (2012). *Espacio-Temporal de la política de desarrollo rural en Castilla y León: de la iniciativa LEADER I al LEADERCAL (1991-2013). Cuadernos de Geografía*, 89, 49–70.
- Franch, I., Martín, P., Urquijo, P., y Jiménez, D. (2018). *Excursionismo y geografía en el México posrevolucionario: el Club de Exploraciones de México. Investigaciones Geográficas*, 97, 17.
<https://doi.org/dx.doi.org/10.14350/rig.59680>
- Franch, I., y Urquijo, P. (2020). *Caminos y paisaje. Aproximaciones desde la Geohistoria* (1st ed.). UNAM, Escuela Nacional de Estudios Superiores Unidad Morelia.
- Gainza, R., e Ybarra, G. (2014). *Estudio de factibilidad para la creación de nuevos senderos turísticos para contribuir con el desarrollo del turismo sostenible en la reserva ecológica Manglares Churute de cantón Narajal en la provincia de Guayas*. Universidad Estatal de Milagro.
- Gómez, D., y Gómez, A. (2013). *Ordenación Territorial* (3a ed.). Ediciones Mundi-Prensa.
- Google Earth*. (2020). <https://www.google.com/earth/>
- Google Maps*. (2020). <https://www.google.com/maps/>
- Herrejón, C. (2000). *Los orígenes de Morelia: Guayangareo-Valladolid* (2ª Edición). Frente de Afirmación Hispanista.
<https://books.google.es/books?id=ILloAAAAMAAJ>
- INAH. (2011). *Itinerarios Culturales: Planes de Manejo y Turismo Sustentable* (F. J. López Morales y F. Vidargas (Eds.); 1st ed.).
- INEGI. (2001). *Conjunto de datos vectoriales Fisiográficos. Continuo Nacional escala 1:1 000 000 serie I. Subprovincias fisiográficas*.

- INEGI. (2013). *Conjunto de datos vectoriales de uso del suelo y vegetación escala 1:250 000, Serie V (Conjunto Nacional)*. INEGI.
- Keller, G., y Sherar, J. (2004). *Ingeniería de Caminos Rurales Guía de Campo para las Mejores Prácticas de Administración de Caminos Rurales* (p. 181). Instituto Mexicano del Transporte.
<https://imt.mx/archivos/Publicaciones/Libro/lb4.pdf>
- Kouchner, F., y Lyard, J.-P. (2001). *La valorización del turismo de senderismo en los territorios rurales. Guía pedagógica sobre la elaboración y la aplicación de un proyecto de senderismo. Cuadernos de la innovación*, 1(12), 76.
- López-Monné, R. (2003). *Senderismo, senderos y caminos : palabras, conceptos y prácticas*.
- Marines, V. (2020). *Caminería en Morelia, Michoacán; México* (V. Marines Mota (Ed.); p. 57).
- Martí-Hennenberg, J. (2013). *El excursionismo: entre la ciencia y la estética. Scripta Vetera*, 1–8. <http://www.ub.edu/geocrit/sv-23.htm>
- Martínez, R., Sánchez, M., y Boehm, B. (2005). *Cartografía hidráulica de Michoacán*. El Colegio de Michoacán, Gobierno del Estado de Michoacán.
- Melendo, J., Arbonés, N., Cancero, L., Maza, P., y Lampre, F. (2002). *Manual de técnicas de montaña e interpretación de la naturaleza*. Paidotribo.
- Molina, R. (2014). *Territorio y actividad turística: el senderismo y su aplicación en el Parque Natural de Cazorla, Segura y Las Villas. El GR 247*. Universidad de Jaen.
- Montaña Segura. (s/f). *El MIDE: Método de Información de Excursiones*. Recuperado el 12 de agosto de 2019, de <https://montanasegura.com/el-mide/>
- Montes, N. (1868). *PLANO DE LA CIUDAD DE MORELIA* (p. 1 plano).
<http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/896-OYB-7234-A.jpg>
- Naylor, S. (2005). *Historical geography: Knowledge, in place and on the move. Progress in Human Geography*, 29(5), 626–634.
<https://doi.org/10.1191/0309132505ph573pr>
- Peñaloza, C. (2010). *Sendero Interpretativo como Herramienta para el Aprovechamiento No Extractivo: Divulgación de la Ciencia y Educación*

- Ambiental Informal, Una Propuesta para el Parque Kilómetro 23*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Pérez, M. (2001). *Los caminos reales de América en la legislación y en la historia*. *Anuario de Estudios Americanos*, 58(1), 33–60.
- Porcal, M. C. (2011). *El patrimonio rural como recurso turístico. La puesta en valor turístico de infraestructuras territoriales (rutas y caminos) en las áreas de montaña del País Vasco y de Navarra*. *Cuadernos de Turismo*, 27, 759–784.
- Prames. (2003). *Estudio de aproximación ambiental y socioeconómica a la influencia de las actividades de senderismo y excursionismo en la provincia de Huesca*.
- Puente, E., Pérez, C., y Solís, C. (2011). *Capacidad de carga en senderos turísticos del centro de cultura para la conservación Piedra Herrada, México*. *Quivera*, 13(2), 93–114.
- Quadratin. (2020). *Inicia rehabilitación de caminos rurales en Michoacán*. <https://www.quadratin.com.mx/sucesos/inicia-rehabilitacion-de-caminos-rurales-en-michoacan/>
- Rosete, F. (2006). *Semblanza histórica del ordenamiento ecológico territorial en México. Una perspectiva institucional* (Primera Ed). SEMARNAT; INE.
- S.N. (1794). *Plan, o Mapa de la Nobilissima Ciudad de Valladolid : Dividida en 4 Cuarteles principales ó mayores, y subdividida en 8 menores de orden del Excmo. Señor Don Miguel La Grua Talamanca y Branciforte, Marqués de Branciforte, Virrey, Gobernador y Capitan Gene* (p. 1 plano). <http://catalogo.bne.es/uhtbin/cgiirsi/0/x/0/05?searchdata1=bica0000078795>
- S.N. (1862). *Carta geográfica del Obispado de Michoacán* (p. 1 plano). <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/1156-OYB-7234-A.jpg>
- S.N. (1898). *Plano de la Ciudad de Morelia* (p. 1 plano). Escuela Industrial Militar “Porfirio Díaz”. <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/2788-OYB-7234-A.jpg>
- Sánchez, M., Bocco, G., y Casado, J. (2013). *La política de ordenamiento territorial en México: de la teoría a la práctica* (Primera Ed). Instituto de Geografía.

- Santoyo, E. (2017). *Plano del camino de Valladolid (Morelia) hacia Querétaro, Guanajuato y Guadalajara*. Universidad Nacional Autónoma de México
- SECTUR. (2004). *Turismo alternativo. Una nueva forma de hacer turismo*. En *Serie Turismo Alternativo*. <https://www.entornoturistico.com/wp-content/uploads/2017/05/Turismo-Alternativo-una-nueva-forma-de-hacer-turismo.pdf>
- SECTUR. (2005). *Guía para el diseño y operación de senderos interpretativos*. En *Serie Turismo Alternativo*.
- SECTUR. (2007). *Guía para el diseño y operación de rutas de caminata*. En *Serie Turismo Alternativo*.
- SECTUR. (2017). *Estrategia para el impulso y desarrollo del turismo de naturaleza en México*. En *Secretaría de Turismo*.
<https://repositorio.uho.edu.cu/jspui/handle/uho/4816>
- Sierra Club. (2019). *Origins and Early Outings*. The History of the Sierra Club: 1892-1970. <https://www.sierraclub.org/library/origins-and-early-outings>
- Silva, E. (2016). *Recuperación y tratamiento del Camino Real de las misiones franciscanas de la Sierra Gorda de Querétaro como itinerario*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Sorolla, A. (2018). *La restauración de caminos y senderos*. *Boletín Naturalea*, 15.
- Suarez, C. (2016). *Desde Toluca a Atlacomulco, hacia Celaya y a Valladolid*. *Historia 2.0*, 6(11), 128–139.
- Torres, E. (2006). *Turismo sustentable: turismo alternativo, ecoturismo y turismo rural*. *Desarrollo económico y progreso legislativo*, 241–251.
- UNESCO. (1972). *Convención sobre la protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural*. 16. <http://whc.unesco.org/en/conventiontext/#Article11.4>
- UNESCO, y Geoparque Mixteca Alta. (2019). *Geosenderos ¿Qué son los geosenderos?* <http://www.geoparquemixtecaalta.org/geositios-y-geosenderos/geosenderos>
- UNESCO World Heritage Center. (2019). *Camino Real de Tierra Adentro*. <https://whc.unesco.org/en/list/1351>
- US National Park Service. (2018). *America's National Trails System*.

US National Park Service. (2020). *History and Significance of El Camino Real de Tierra Adentro*.

https://www.nps.gov/nr/travel/El_Camino_Real_de_Tierra_Adentro/History_and_Significance_of_El_Camino_Real_de_Tierra_Adentro.html

Vargas, G. (2008). *Urbanización y Configuración Territorial en la Región de Valladolid-Morelia 1541-1991* (Morevallado (Ed.); Primera Ed).

Wilkinson, J. (1964). *A sketch of the historical geography of the Trucial Oman down to the beginning of the sixteenth century*. *The Geographical Journal*, 130(3), 337–349. <https://doi.org/10.1093/nq/s10-l.11.208-c>

Bibliografía digital:

Appalachian Trail Conservancy. (2018). Appalachian Trail Conservancy - History. Retrieved from <http://www.appalachiantrail.org/home/about-us/history>

Real Academia de la Lengua Española (2014), *Diccionario de la lengua española* (23° ed.) Consultado en <http://dle.rae.es/?id=6xxQ4ub> (21/05/18)

Sierra Club. (2019). *Origins and Early Outings*. Retrieved June 12, 2019, from <https://www.sierraclub.org/library/origins-and-early-outings>

US National Park Service. (2018). *America's National Trails System*. Retrieved from <https://www.nps.gov/gis/storymaps/mapjournal/v2/index.html?appid=0fd54ceaad1a4d418e140e6e2021bb5b>