



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN ARQUITECTURA
Restauración de Monumentos

**Arquitectura para el hospedaje en el Camino Real de Tierra Adentro:
de la Ciudad de México a Querétaro, 1786-1860.**
Antiguo Mesón Arroyo Zarco

Tesis que para optar por el grado de:
Maestra en Arquitectura
presenta:

Arq. Isis Esthela Isidoro Cervantes

Tutor:

Dra. Diana Ramiro Esteban
Facultad de Arquitectura, UNAM

Sinodales:

Dr. Xavier Cortés Rocha	Facultad de Arquitectura, UNAM
Dr. Luis Arnal Simón	Facultad de Arquitectura, UNAM
Dr. José López Quintero	Facultad de Arquitectura, UNAM
Mtra. Gabriela Vázquez García	Facultad de Arquitectura, UNAM

México, D.F. Noviembre, 2015



Universidad Nacional
Autónoma de México

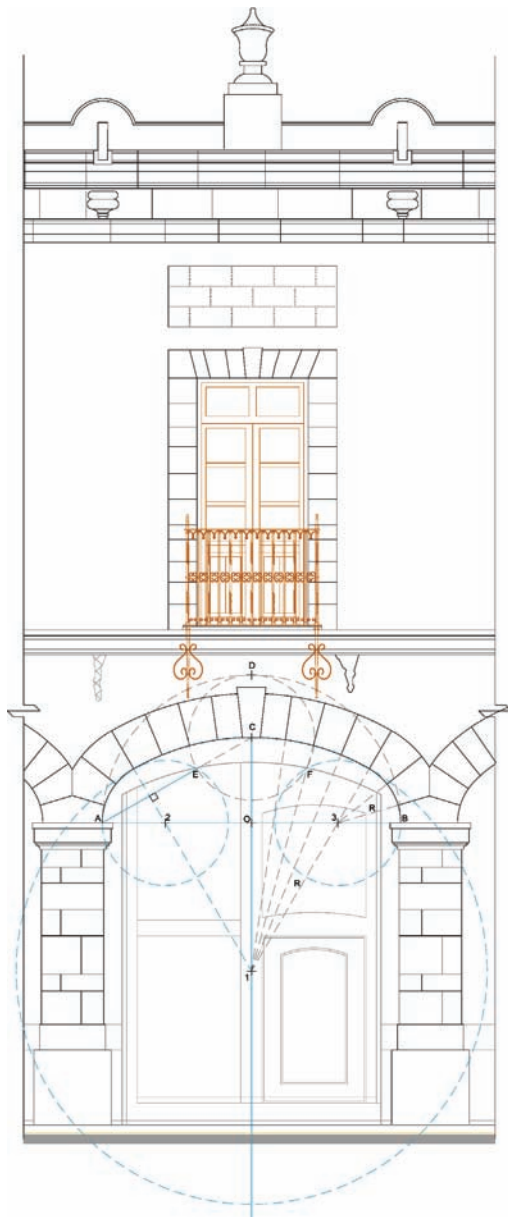


UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

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

PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN ARQUITECTURA

Restauración de Monumentos

Arquitectura para el hospedaje en el Camino Real de Tierra

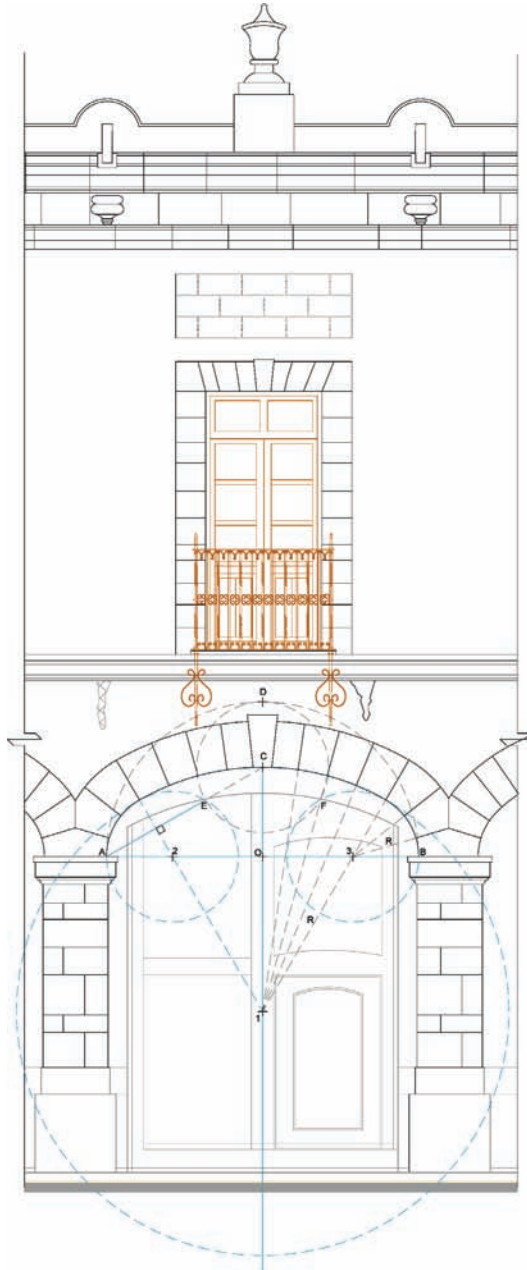
Adentro: de la Ciudad de México a Querétaro, 1786-1860.

Antiguo Mesón Arroyo Zarco

Arq. Isis Esthela Isidoro Cervantes



México, D.F. Noviembre, 2015



Director de tesis

Dra. Diana Ramiro Esteban
Facultad de Arquitectura, UNAM

Sinodales

Dr. Xavier Cortés Rocha
Facultad de Arquitectura, UNAM
Dr. Luis Arnal Simón
Facultad de Arquitectura, UNAM
Dr. José López Quintero
Facultad de Arquitectura, UNAM
Mtra. Gabriela Vázquez García
Facultad de Arquitectura, UNAM

AGRADECIMIENTOS

La conclusión de este trabajo no hubiera sido posible sin el apoyo y esfuerzo de mis seres queridos, mis profesores, compañeros, la UNAM, el CONACYT y a todas las personas que me encontré en el camino y de una u otra forma me ayudaron, a cada uno de ellos un agradecimiento especial.

A mis queridos padres y hermanas por su entusiasmo, curiosidad y motivación para compartir este arduo proyecto conmigo, mi mejor equipo, gracias. A Fernando por su trabajo, por compartir el mismo interés y contagiarme de ánimos para no darme por vencida.

A mis profesores de la maestría por compartir su experiencia, en especial a la Dra. Diana Ramiro Esteban que me apoyó y confió en mi, gracias por su tiempo y valiosos comentarios; así como a mis sinodales por sus observaciones e interés en mi trabajo.

A la Universidad Nacional Autónoma de México por brindarme la oportunidad de crecer como ser humano, gracias por el apoyo PAEP para la realización de prácticas de campo y participaciones en Congresos que enriquecieron mi formación académica. Al CONACYT por la beca otorgada que permitió realizara mis estudios de maestría. Al Archivo General de la Nación y al Instituto Nacional de Antropología e Historia por darme acceso al archivo y a la fototeca respectivamente, en esta última institución tuve la oportunidad de laborar, gracias por sembrar la semilla del amor por el patrimonio. A mis compañeros del posgrado por acompañarnos y reírnos demasiado.

Al Ing. Javier Lara Bayón porque su trabajo abrió la brecha para que yo estudiara el mesón Arroyo Zarco, gracias por la información brindada.

Fue una grata y enriquecedora experiencia.

Isis Esthela Isidoro Cervantes

Noviembre, 2015

ÍNDICE

ABREVIATURAS	7
<hr/>	
INTRODUCCIÓN	8
<hr/>	
CAPITULO I Ventas y Mesones en el Itinerario de la Cd. de México a Querétaro: La Puerta de Tierra Adentro	21
<hr/>	
Principales puntos del camino en la cartografía y libros de viaje en la Puerta de Tierra Adentro.	23
El tránsito y la seguridad en el camino: transporte, transportistas y viajeros.	48
CAPITULO II El Camino y el Hospedaje, su regulación legal en el siglo XVIII	60
<hr/>	
Los proyectos de adecuación del camino por integrantes de la Academia de San Carlos.	63
El espíritu reformista en la reglamentación del hospedaje.	73
CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje	79
<hr/>	
Hacienda Arroyo Zarco: propiedad de los jesuitas y administración del mesón.	81
Construcción del mesón Arroyo Zarco bajo supervisión de la Academia.	87
Funcionamiento del mesón: un nuevo concepto para el hospedaje.	98
De Mesón a Hotel de Diligencias y fin del tránsito en el Camino Real.	110
Propuesta de conservación para el Mesón Arroyo Zarco; integración a un itinerario cultural.	116
CONSIDERACIONES FINALES	142
<hr/>	

APÉNDICE I Tabla comparativa de los lugares que visitaron los cronistas en el Camino Real de Tierra Adentro s. XVIII Y XIX	145
<hr/>	

APÉNDICE II Lista de los mesones, ventas y cascos de haciendas que se identificaron en el Camino Real de Tierra Adentro	148
<hr/>	

APÉNDICE III Registro de mesones y ventas en las principales rutas de la Nueva España	149
<hr/>	

FUENTES DE INFORMACIÓN	151
<hr/>	

ABREVIATURAS

AGN	Archivo General de la Nación
INAH	Instituto Nacional de Antropología e Historia
CNMH	Coordinación Nacional de Monumentos Históricos
IIE	Instituto de Investigaciones Estéticas
IIH	Instituto de Investigaciones Históricas

INTRODUCCIÓN

“No hay navegante que no aspire al puerto, ni pasajero que no busque posada...”¹

La necesidad de comunicar una región con otra, para el intercambio y transporte de mercancía o personas ocasionó la construcción de caminos como vías de comunicación, que en conjunto configuraron una red vial. Es importante hablar de los caminos porque *“toda una parte de la historia humana resulta incomprensible si se desconoce el devenir de las vías de comunicación”*.² Los grandes imperios de la antigüedad se forjaron y expandieron con ayuda de sus caminos. En la Nueva España estas vías impulsaron la creación de nuevos asentamientos y el crecimiento de otros, así como la construcción de edificios que apoyaban las actividades derivadas del uso de estas rutas. Por ejemplo: *“En las Aduanas, puertas de ciudades, en los puentes y señalamientos había estaciones, posadas de arrieros, ventas, mesones, presidios y hospederías”*³ que tenían como fin alojar y resguardar a los viajeros.

Un camino se ha definido por los territorios que va a conectar, los poblados que va a atravesar y las características geográficas que lo rodean; su trazo dependía de algunos aspectos, por ejemplo, desde el siglo XVI a

1 Fernández Mesa Tomás Manuel. *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas; Parte II Que trata de las Posadas*. Librerías París- Valencia; Valencia-España, 1994. Edición facsimilar 1755, p.1. Publicado por primera vez en 1755.

2 Ruggiero Romano “prólogo” *Rutas de la Nueva España*. Colegio de Michoacán, Zamora, Michoacán, 2006, p.9.

3 Chanfón Olmos, Carlos Coord. *Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos: v2-t2. El periodo virreinal. La consolidación de la vida virreinal*. México: UNAM-FCE, 2009, p.250.

principios del siglo XIX se evitaba transitar por terrenos planos en tiempos de lluvia porque se convertían en lagunas o pantanos; también se buscaban cuerpos de agua permanentes para beber, no sólo para la sobrevivencia de los pasajeros, sino también de las bestias; en algunos casos se adecuaron puentes para cruzar ríos o se hacían grandes rodeos para evitarlos. La fundación de nuevos poblados o el descubrimiento de nuevas minas, también fue una razón para el cambio en el trayecto de los caminos, de igual modo, a la par del desarrollo económico se fueron mejorando también los caminos para favorecer la actividad comercial.⁴

Esta tesis estudia la arquitectura para hospedaje en el Camino Real de Tierra Adentro en el tramo comprendido entre la ciudad de México y Querétaro, entre 1786-1860, este lapso se escogió porque es cuando comienza la construcción del mesón Arroyo Zarco, ejemplo destacado en la ruta que propone cambios significativos en el servicio de hospedaje y 1860 porque es cuando cae en desuso el Camino Real por la introducción del tren en la zona como nuevo medio de transporte, lo cual significó un abandono de las instalaciones que daban albergue, por no estar cercanas a él o por no adaptarse a las nuevas exigencias del viajero.

Este era un tramo muy concurrido en el cual aún existen varios edificios que he identificado que constatan el paso del camino, sobre todo mesones, postas, ventas y haciendas, de igual modo poblados, que vale la pena estudiar en conjunto para definir las características del tránsito de los viajeros en esta sección y comprender cómo funcionaba, para ello se estudió el contexto geográfico, el surgimiento y la vocación económica de sus poblados, las dificultades del viaje y las características de los diferentes albergues que se encontraban a lo largo del trayecto.



Fig. 1 *Soldados de la Reforma en una venta, 1858*. Óleo de Primitivo Miranda. Museo Nacional de las Intervenciones, INAH. Durante la Guerra de Reforma de 1857 a 1861 en su paso por una venta, las milicias saciaban su hambre y sed con pulque y gorditas, al fondo se observa una carreta tirada por caballos que llevaba la impedimenta de la tropa.

⁴ Salinas Álvarez, Samuel, coordinador. *Historia de los caminos en México*. Banco Nacional de Obras. México, 1994, p. 237.

Introducción

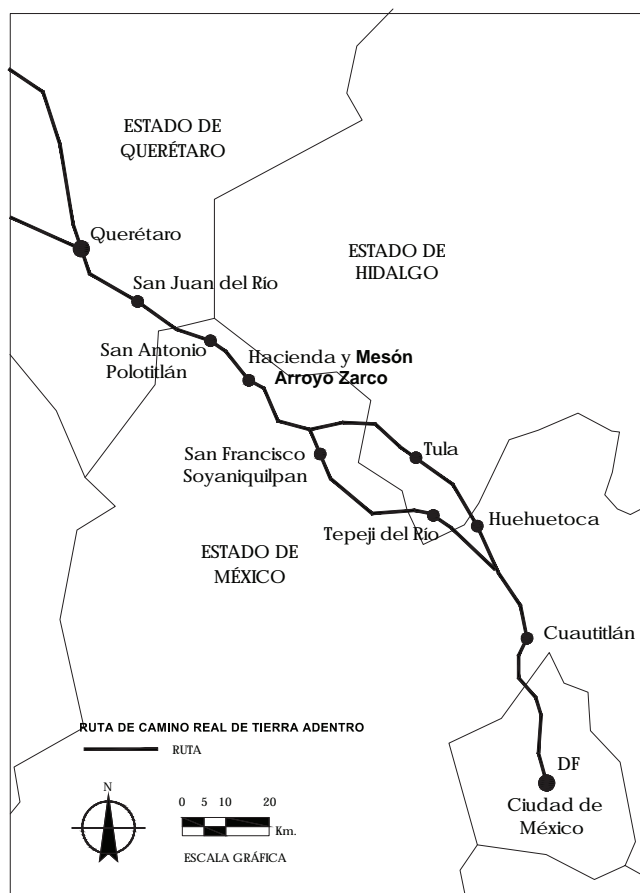


Fig. 2 Ruta del Camino Real de Tierra Adentro en su paso por el actual Distrito Federal, Estado de México, Hidalgo y Querétaro. Dibujo: Isis Isidoro, 2013.

Existe un término alemán, muy empleado en economía para denominar a las tierras que rodeaban una ciudad o zona, de las que ésta puede proveerse, que es *hinterland*.⁵ Bajo este marco de “*hinterland*” es que propongo la hipótesis de que esta zona de estudio fungió como centro de abasto de la Ciudad de México que para llevar a cabo su cometido en el traslado de mercancías necesitaba del transporte, el hospedaje y los caminos.

Mi fundamento es que los terrenos de esta región se caracterizaron por ser aptos para la agricultura y la ganadería, lo que permitió el establecimiento de haciendas que vendían sus productos a la ciudad de México principalmente y a algunas zonas mineras de alrededor. De igual manera, en este territorio ya existían asentamientos indígenas desde antes de la llegada de los españoles como Cuautitlán, Tepotzotlán y Jilotepec, que ayudaron al control de este territorio, que subsistieron después de la conquista y se mantuvieron gracias a su cercanía con el camino.

Esta situación generó una interdependencia económica entre las haciendas agrícolas, el centro administrativo y el centro de producción geográfica, como planteó Enrique Florescano, porque ninguna ciudad de importancia es autosuficiente, sino que se satisface en base a zonas rurales circundantes, para subvenir sus necesidades y consumo local.⁶ Gracias a esta relación de intercambio comercial y al descubrimiento de las minas en Zacatecas en 1546, principal detonador del desarrollo del norte por la explotación de la plata y la rápida expansión de la minería impulsaron el surgimiento de la principal vía de enlace con el Septentrión Novohispano durante tres siglos: El Camino Real de Tierra Adentro.

5 Hassing Ross. *Comercio, tributo y transportes. La economía política del Valle de México en el siglo XVI*. Alianza Editorial Mexicana, 1985. p. 13.

6 Florescano, Enrique. *El abasto y la legislación de granos en el siglo XVI*. En *Historia Mexicana* no. XIV. 1965 p. 99 y Hassig Ross, *idem.*, p. 13.

Estos hechos ocasionaron una gran circulación de personas, mercancías y animales de carga, que eran el principal medio de transporte de la época, lo que hizo necesario que se crearan espacios para alojarlos y resguardarlos, dotados de almacenes para guarecer los artículos que llevaban consigo y de grandes patios y corrales para la estancia de los animales. No obstante el traslado de las mercancías no era la única razón por la que se transitaba en los caminos, también se viajaba para conocer la región, para hacer negocios y comerciar, para dominar y controlar el territorio, para pacificar y fundar nuevas poblaciones.

Antes de continuar, conviene hacer una aclaración acerca del nombre del camino, ya que explica muy bien su relevancia y situación geográfica. La Corona Española concedía el título de Camino Real, al más ancho, principal, fácil y cursado camino por los pasajeros y el más público, “*reciben esta denominación en el contexto de la integración territorial de toda la América española según las directrices de la Corona. [...] Por esto, el Camino Real en América tiene un valor añadido y fundamental: consolida la colonización como una empresa real*”.⁷ El término Tierra Adentro, no se refería a una región con límites precisos, sino al territorio al centro y norte de la Nueva España que aún no era explorado, ni era parte del imperio mexica cuando llegaron los españoles.⁸ Estos no habían conquistado el Norte más allá de la zona habitada por indios sedentarios hasta 1543, es decir, más allá de la frontera chichimeca.

7 Pérez González, María Luisa. *Los caminos reales de América en la Legislación y en la Historia*. En Memorias del coloquio Internacional: El Camino Real de Tierra Adentro. Coordinadores: José de la Cruz Pacheco y Joseph P. Sánchez. Colección Biblioteca del INAH, México, 2000. p.310 citado por: Ordoñez Valenzuela, Maura. Construcciones militares y de acompañamiento en el Camino Real tramo Veracruz, Perote. Tesis de doctorado (Doctorado en Historia y Etnohistoria).ENAH. México, 2008, p.53.

8 Lara Bayón Javier. *Arroyozarco: Puerta de tierra adentro*. Toluca, Estado de México: Instituto Mexiquense de cultura, 2003, p.32.

Introducción

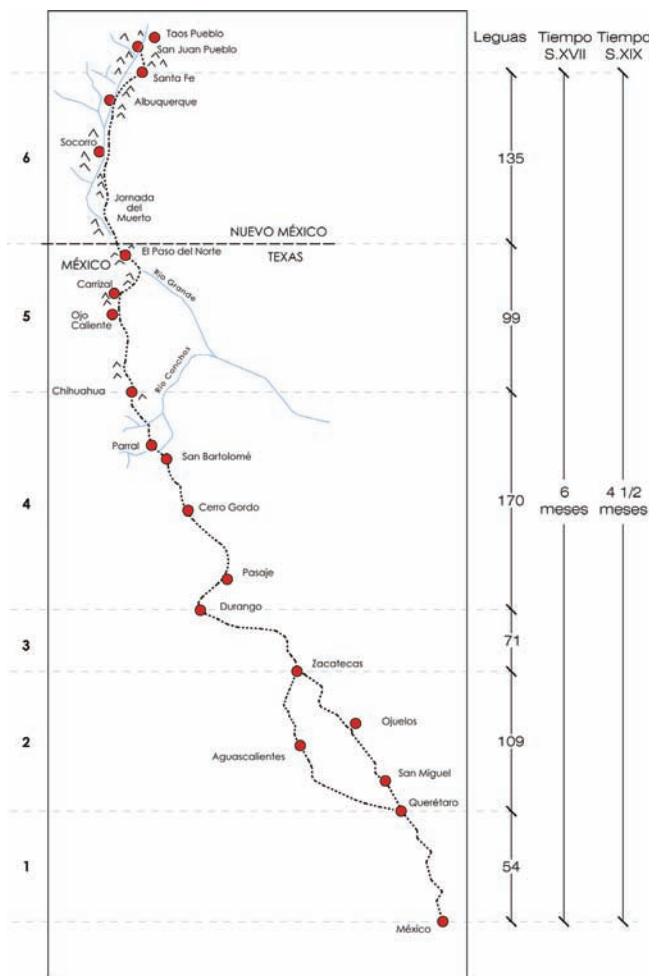


Fig. 3 Trazo del Camino Real de la Ciudad de México a Santa Fé y Taos Pueblo, 2,673 km de recorrido aproximadamente. Fuente: Hal Jackson. *Following the Royal Road. A guide to the historic Camino Real de Tierra Adentro.* University of New Mexico, 2006.

También se le conoció como el “Camino de la Plata” gracias a la bonanza que trajo la extracción de dicho material de las minas de Zacatecas y las grandes cantidades que se trasladaban por él para embarcarla a España como pago por bienes de consumo, en la forma del quinto real de toda la producción de metales preciosos.⁹ La plata mexicana, permitió que la Corona Española comprara mercancías cuyo flujo comercial era a nivel mundial, por ejemplo, con Asia se mantuvo el tráfico de especias.

Ahora bien, este camino se dividía en 6 secciones, la primera iba de la ciudad de México a Querétaro, la segunda a Zacatecas (estos dos tramos se extendieron entre 1550 y 1555), la tercera a Durango, la cuarta a Chihuahua, la quinta a El Paso del Norte y por último hasta Santa Fé.¹⁰ El tramo que menos cambios sufrió en su itinerario a lo largo del virreinato fue el de México a Querétaro porque se construyeron puentes y se acondicionaron cerca de 300 km desde el siglo XVI, usado ya por encomenderos y caciques, así como el de Chihuahua a Santa Fé, quizá por la poca cantidad de poblados virreinales asentados en esta región.¹¹

Distancias entre los principales puntos del Camino Real de Tierra Adentro

Tramo	Leguas	Totales
De México		
a Querétaro	54	54
a Zacatecas	109	163
a Durango	71	234
a Chihuahua	170	404
a el Paso del Norte	99	503
a Santa Fe	135	638

Tabla 1. Camino Real de Tierra Adentro y sus principales conexiones. Fuente: Álvarez José Justo y Durán Rafael. *Itinerarios y derroteros de la República.* Mexico, 1856.

⁹ Hassing Ross, *op. cit.*, p. 174.

¹⁰ Cramaussel Chantal, *Rutas en la Nueva España.* Colegio de Michoacán, Zamora, Michoacán, 2006. p. 301-316. Cramaussel propone la división del camino en 6 secciones.

¹¹ *Ibidem.*, p. 299.

Las conexiones geográficas obligadas en los primeros años del camino fueron Zacatecas, Querétaro y la Ciudad de México. La relación entre ellas, estaba definida porque Zacatecas gracias a su vocación minera, provocó una febril actividad comercial regional debido al tráfico de minerales extraídos, a los insumos requeridos para la minería y al intercambio de productos para el abasto de su población como maíz y trigo, ya que no contaba con buenas zonas de cultivo, tenía que abastecerse de otros poblados, formando un sistema interdependiente económicamente, entre reales de minas-hacienda-centro de abasto y el centro administrativo.

Cabe destacar que Querétaro no quedó comprendida en la nueva región surgida para satisfacer las demandas de las minas de Zacatecas, aunque sí tuvo una pequeña aportación como productor de granos. Su principal relación con el camino fue el de punto nodal entre aquella región y la ciudad capital del virreinato novohispano.¹² Querétaro más bien, tenía vocación agropecuaria, proveía y era punto de entrega de ganado para el abasto de la ciudad de México, Tula, Metepec, Coyoacán, Tacuba, Toluca y Pachuca. También fue punta de lanza para la evangelización del norte, hay que recordar que ahí se estableció el 1er Colegio de Propaganda FIDE de América, el de La Santa Cruz, en 1683.

La Ciudad de México ha tenido desde tiempos virreinales y hasta mesoamericanos, una posición estratégica en el tránsito por tierra a todas las partes del territorio sin tantos rodeos, razón por la cual todos los caminos llegan a la cuenca de México, región templada y fría, que permitió un poblamiento permanente, que implica una cantidad impresionante de inversión social, era y es el lugar central del poder político y administrativo de todo el territorio.

12 Jiménez Gómez, Juan Ricardo. *El Camino Real de Tierra Adentro a su paso por el pueblo de Querétaro y el mercado a finales del siglo XVI y principios del siglo XVII*. En Caminos y Mercados de México, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, México, p. 262.

Dicho lo anterior podemos proseguir con la estructura de esta tesis. El capítulo I se encarga de dar a conocer la zona de estudio de la Ciudad de México a Querétaro en términos de poblados que cruzaba el camino, los edificios para hospedaje que aún subsisten, u otros que por la consulta de archivos o crónicas de viajeros se sabe que existieron, otros puntos de parada eran las haciendas que en algunos casos contaban con su mesón. De igual modo se habla del transporte de la época, el descanso, la alimentación, las dificultades y la seguridad en el camino, a través de las vivencias de los viajeros para transmitir una idea general de las circunstancias bajo las cuales se transitaba a finales del siglo XVIII y principios del XIX en el primer tramo del Camino Real de Tierra Adentro.

El capítulo II trata de los cambios impulsados por las Reformas Borbónicas, en concreto, la apertura de la Academia de San Carlos en la Nueva España, cuyos arquitectos e ingenieros militares trabajaron en mejorar la infraestructura de caminos para impulsar el desarrollo económico. En cuanto al hospedaje se emitieron nuevos reglamentos que promovían una modernización en el servicio tanto en sus instalaciones como en el trato hacia los viajeros por parte de los mesoneros y el comportamiento de los primeros. Este capítulo tiene como fin enmarcar el contexto histórico que propició la construcción del mesón Arroyo Zarco.

En el capítulo III se habla del mesón Arroyo Zarco en específico porque al compararlo con otros de la región destaca por su dimensión y ubicación, por su diseño arquitectónico e importancia histórica pero sobretodo por su propuesta innovadora, razones por las cuales se estudió con más profundidad en esta tesis. Ubicado en terrenos de la Hacienda Arroyo Zarco, a la vera del camino, se edificó entre 1786 y 1791, sobre otro ya existente, como resultado de los cambios políticos y sociales de la época, destacando la expulsión de la Compañía de Jesús, de la cual era propiedad la Hacienda y que la Corona se apropió.



Fig. 4 *Rutas comerciales de España*. La Nueva España servía como eslabón para el comercio con Asia y Sudamérica, por eso los principales caminos eran hacia los puertos, el de la Ciudad de México a Veracruz y hacia Acapulco. Fuente: BONIALIAN, Mariano. México, epicentro semiinformal del comercio hispanoamericano (1680-1740). Am. Lat. Hist. Econ, México , No. 35, junio 2011.

Al final de este capítulo se aborda la propuesta de conservación del mesón Arroyo Zarco mediante la integración a un itinerario cultural y la propuesta de nuevo uso del edificio, en este caso se propuso dirigirlo de nuevo hacia el hospedaje pero ahora como un hotel para las personas que recorran el itinerario del Camino Real de Tierra Adentro. Se muestra un panorama general de los daños y las acciones requeridas para su restauración arquitectónica.

Antes de empezar con el capítulo I, se da un preámbulo general de la estructura y funcionamiento de los caminos novohispanos para conocer el contexto geográfico y las actividades económicas que favorecieron su surgimiento.

Los caminos novohispanos, su articulación y funcionamiento general.

Los caminos del interior novohispano tomaron como base algunas de las rutas mesoamericanas; sin embargo, el nuevo factor que entró en juego en la economía novohispana fue el comercio con España, lo cual implicó una red económica más amplia. Por esta razón, el nuevo desarrollo de los caminos fue desde las grandes zonas productivas hacia los puertos, es decir, el Camino Real de México a Veracruz y luego a Acapulco, como se observa en la fig. 4. La Corona Española conectó su mercado con las zonas productivas y los puertos con las mercancías de ultramar de regiones como Asia.

Introducción

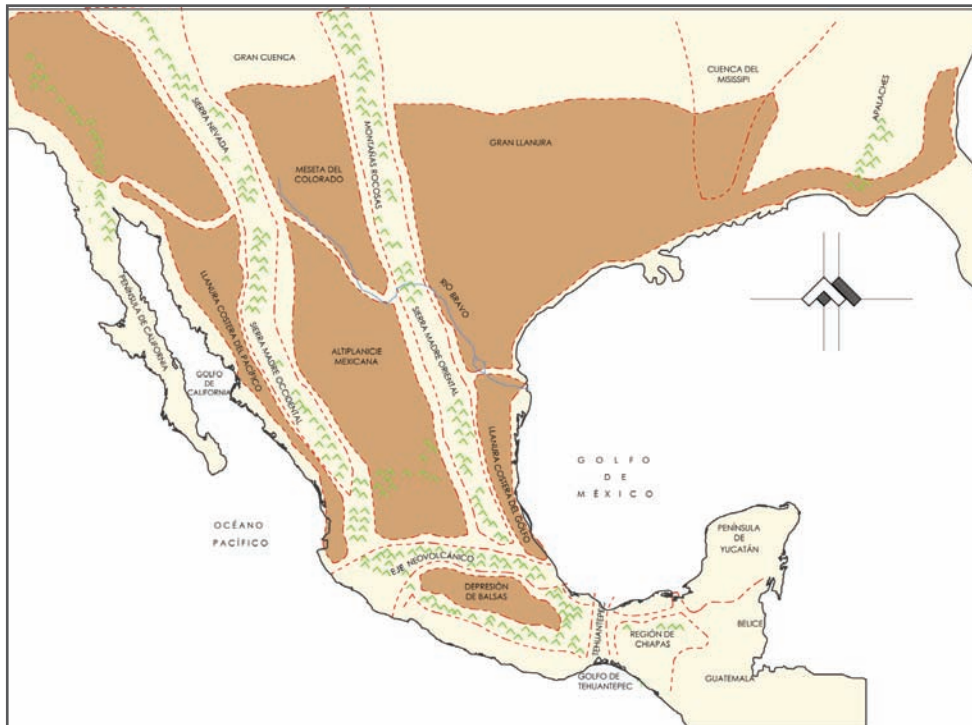


Fig. 5 División geográfica del territorio que condicionaron la construcción de caminos. La orografía de sierras y el Río Bravo, delimitan regiones específicas. Mapa mostrado en la clase de Integración territorial de la Maestría en Arquitectura en Febrero de 2015 impartida por el Dr. Luis Arnal, autor del mismo.

La orografía de sierras al oriente y poniente del territorio mexicano complicaban el tránsito en sentido transversal, es decir, de la meseta central hacia las costas. Hacia el norte no habían tantos problemas porque no existían grandes barrancos que impidieran el tránsito, pero eran caminos menos frecuentados por el riesgo que suponían tribus de indios no pacificados y por la distancia de poblados alejados como Santa Fe y San Antonio, si bien, a finales del siglo XVI ya existía comunicación con Zacatecas y con ciertos puntos específicos como Aguascalientes y Nuevo México, los territorios a su alrededor, no eran muy explorados.

Al norte de mesoamérica el terreno más apto para la agricultura era ocupado por grupos chichimecas, para conquistarlo los españoles entablaron guerras, ganando terreno poco a poco; otro factor que determinó el transporte por tierra, además de la orografía, es que en este territorio no hay ríos navegables. Los ríos del árido septentrión, son de origen pluvial y bajo caudal, tienen una notable pérdida de agua por evaporación. En la parte meridional, mucho más lluviosa, los ríos son de mayor caudal pero debido a que el territorio se angosta, tienen un curso más corto. Los ríos más navegables son el Papaloapan o Usumacinta que desembocan en el Atlántico. Esta situación junto a la falta de caminos adecuados para el transporte en carretas, determinó que el principal medio de transporte con ayuda de las mulas, fuera insustituible por casi tres siglos.

El flujo comercial operaba a lo largo de dos ejes en la Nueva España, que surgieron desde el siglo XVI y permanecieron sin muchos cambios por casi tres siglos, formaban una cruz que dividía el territorio en cuatro, entre el camino que iba de norte a sur “longitudinalmente” y de este a oeste, “transversalmente” como bien los nombró Alejandro de Humboldt, en el siglo XVIII. “los caminos más frecuentados y más importantes para el comercio son : 1° El de México a Veracruz, por la Puebla y Jalapa, [hacia el oriente que conectaba con el Atlántico] 2° El de México a Acapulco, por Chilpancingo [hacia el occidente con el Pacífico]; 3° El de México a Guatemala por Oaxaca, [hacia el sur] 4° El de México a Durango y a Santa Fe del Nuevo México, vulgarmente llamado el camino de tierra adentro [hacia el norte]...”¹³

El punto nodal y de partida de los principales caminos fue la Ciudad de México, centro administrativo de la Nueva España, centro del comercio interior, la vida política y social, centralización que tuvo desde tiempos prehispánicos. En cuanto al resto de los caminos se podría considerar secundarios y ramificaciones de aquellos. En la Nueva España los principales lugares donde se construyeron albergues fueron Zacatecas, Guanajuato y Querétaro hacia el norte del territorio, en la costa occidental Jalisco, Michoacán, Oaxaca y Guerrero, en la parte central México, Hidalgo, Tlaxcala, Puebla y en la costa oriental Veracruz.¹⁴

13 Humboldt, Alejandro de. *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*. Porrúa. Sepan cuántos México: 1966, p.462 y 463.

14 Hernández Torres Alicia. *El Hospedaje en la Nueva España su desarrollo y evolución*. Tesis de licenciatura. Licenciado en historia, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras. México, 1965, p.47.

Introducción



Fig. 6 Mapa de los caminos novohispanos y sus actividades económicas. Hacia el norte, el desarrollo minero por la extracción de la plata y las haciendas de ganadería, en la parte central formada por la cuenca de México y sus alrededores se dedicaban a la agricultura, esta región era y es la de mejor clima para vivir, concentró el 40% y 50% de la población total del territorio novohispano; hacia el oeste la actividad agrícola del Bajío y al suroeste la actividad portuaria de Acapulco con la llegada de mercancías de China y Filipinas, hacia el oriente la conexión con el puerto de Veracruz funcionaba para el traslado del mineral amonedado que se mandaba a España y por último hacia el sur las zonas productivas meridionales de Oaxaca y Guatemala, la primera producía grana cochinilla y azul añil, incluyendo los puertos de Huatulco y Tehuantepec. Elaboró: Isis Isidoro, 2015.



Fig. 7 El camino de las recuas a los ranchos Gerónimo, Mercado Soyomayor, corregidor (signatario) Papalotlán, Huejotzingo Puebla 1579.* La representación de los ohtli, caminos era por medio de huellas de pie, elemento indígena, se acompañaba de una herradura si eran caminos para bestias.

Caminos a finales del siglo XVIII

Herradura	Carretas
19,674 km	7,651 km

Tabla 2. Comparativa de la extensión en kilómetros que cubrían los caminos de herradura y carreteros ¹⁵

Clasificación de los caminos

Desde el siglo XVI y aún a mediados del siglo XIX existían dos tipos de caminos de acuerdo al medio de transporte que se usaba, el de herradura y el de carretas o también llamados carreteros, en el primero sólo podían transitar animales de carga como recuas de mulas o caballos, ya que eran sendas o brechas generalmente estaban en muy malas condiciones, no eran adecuadas para el uso de coches, porque se dañaban fácilmente, en el segundo caso como su nombre lo indica era para el paso de carretas y su construcción era más elaborada.

En la Nueva España predominaban los caminos de herradura con 105 rutas en total y 55 para carreteras o bien de los 27 325 km el 28% era de carreteras y el 72% restante eran caminos para bestias.¹⁵ Existían más caminos de herradura por lo accidentado del territorio y porque los encargados de acondicionar los caminos eran civiles como hacendados, mineros o los mismos pobladores, la Corona no puso atención en este aspecto, hasta finales del siglo XVIII cuando la mala condición de los caminos significaron un atraso en el desarrollo comercial de la Nueva España. Los caminos para carretas solo eran para trayectos cortos, no recorrían grandes tramos, por las malas condiciones de estos.

¹⁵ Suárez Argüello, Clara Elena, *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*. Secretaría de Educación Pública. México 1997. p.23

* Fuente del mapa: León Portilla, Miguel. *Derechos de tierras y visión del mundo de los pueblos indígenas en la cartografía e ilustraciones novohispanas*. México, D.F. Cámara de Diputados, LXI Legislatura, Coedición con : Archivo General de la Nación y Pámpano Servicios Editoriales, 2011.p. 118.

Introducción

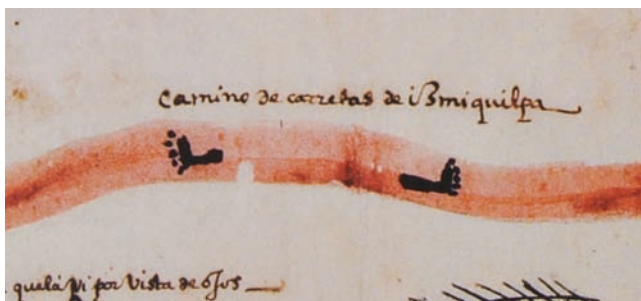


Fig. 8 Camino de carretas a Ixmiquilpan Baltazar Trujillo, corregidor (signatario). *Tlahualilpa y Atitalaquia, Hidalgo, 1601** La representación de caminos se acompañaba de una glosa, elemento español, que es una explicación o comentario, que indicaba de donde venía y hacia donde se dirigía el camino.

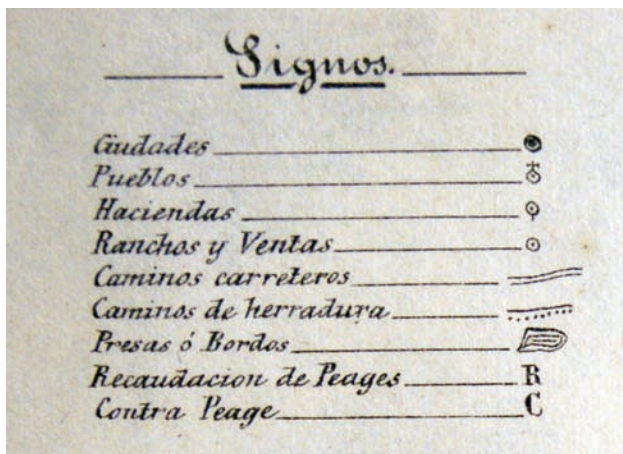


Fig. 9 Plano del camino de Arroyozarco a Querétaro. 1857** Signos que usaban aún en el siglo XIX para designar elementos importantes como pueblos, haciendas, caminos, etc. Aún se hacía la distinción entre caminos de herradura y carreteros.

Durante los siglos XVI, XVII Y XVIII, los encargados de elaborar los mapas de la Nueva España, produjeron la cartografía meramente europea con influencia indígena. Para finales del siglo XVIII y el siglo XIX la representación era más sencilla, los caminos carreteros eran dos líneas paralelas y los de herradura una línea continua acompañada de otra punteada, los ríos eran varias líneas curvadas y se hace la distinción entre haciendas, ranchos, pueblos, villas y ciudades. Todavía a mediados del siglo XIX en el libro de Itinerarios y derroteros de la República Mexicana se especifica qué tipo de camino es, carretero, de herradura, y sus características si es montañoso, arbolado, pedregoso, plano, quebrado, etc.¹⁶

16 Álvarez Justo José, Durán Rafael. *Itinerarios y derroteros de la República Mexicana*. Imprenta de José A. Godoy calle del Seminario no. 6. México, 1856, p.239.

*Fuente: León Portilla, Miguel, *op. cit.*, p. 150.

**Fuente: *Memoria de la Secretaría de Estado y del despacho del fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana*. México. Imprenta de V. García Torres, 1857.

CAPÍTULO 1

VENTAS Y MESONES EN EL ITINERARIO
DE LA CD. DE MÉXICO A QUERÉTARO:

LA PUERTA DE TIERRA ADENTRO.

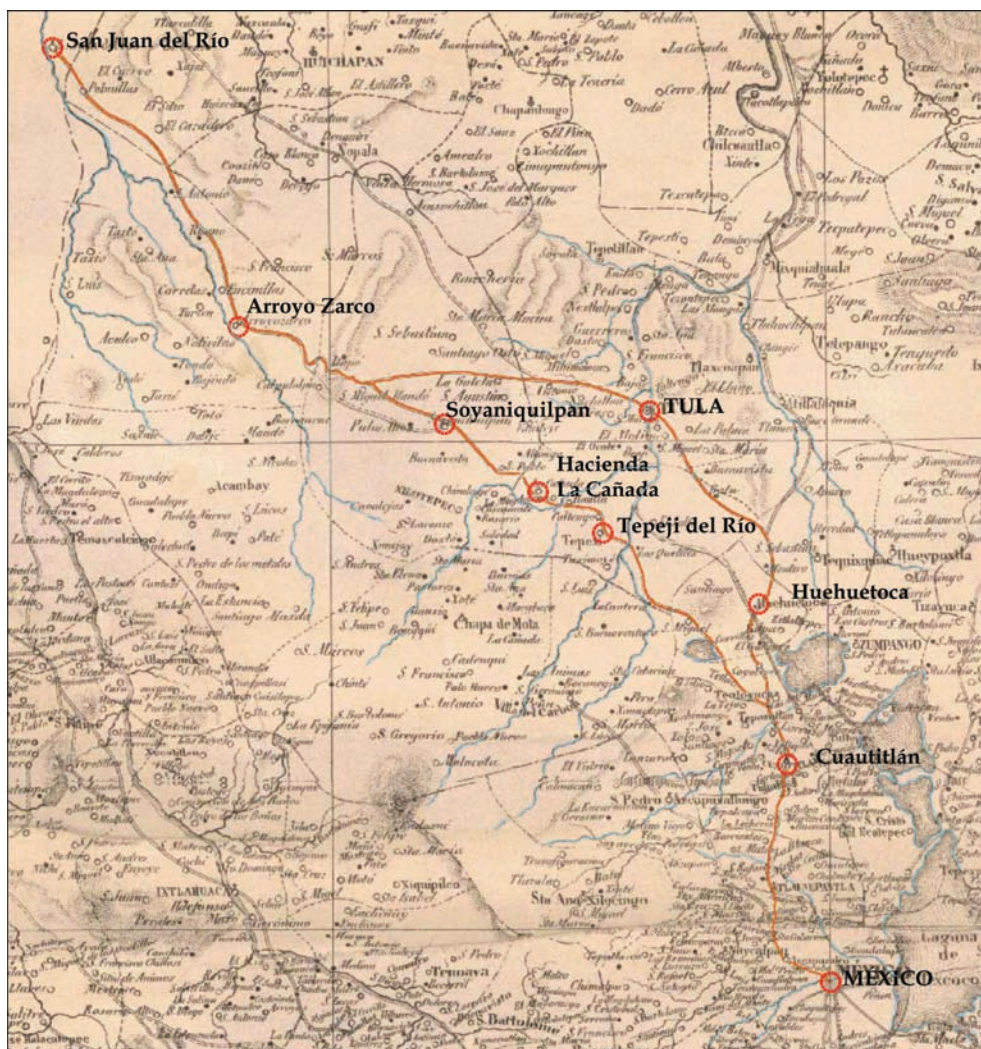


Fig. 10 Tramo del Camino de la Ciudad de México a San Juan del Río. CARTA DEL DEPARTAMENTO DE MÉXICO, Levantada en los años 1828 y 29. por D. Tomás Ramón del Moral. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra.

El tramo del camino que iniciaba en la Ciudad de México y llegaba a la ciudad de Querétaro, era conocido como la Puerta de Tierra Adentro.¹⁷ Hasta Querétaro se hacía la primera etapa del viaje, si se iba a Zacatecas o más hacia el norte, o bien hacia el occidente, ahí los viajeros paraban varios días para prepararse de nuevo hacia el segundo tramo. Debido a que era una zona ya apaciguada y controlada por los españoles, al inicio de la conquista no hubo tantos problemas para su tránsito a diferencia del territorio después de la frontera chichimeca, que era más peligroso e inseguro.

Razones tal vez, por la que se nombraba Puerta de Tierra Adentro, ya que el viajero se preparaba para adentrarse a los territorios del septentrión. Este tramo atravesaba lo que actualmente es el Estado de México, Hidalgo y Querétaro, en la época del virreinato serían las provincias de Xilotepec, Tula y Querétaro. Para finales del siglo XVIII formarían parte de la Intendencia de México que gracias a su ubicación geográfica al centro del territorio novohispano estuvo colocada en el cruce de todos los caminos, por donde atravesaba todo el

17 Lara Bayón, Javier lo menciona en *Arroyozarco: puerta de tierra adentro*. Rosa Brambila Paz y María Rosa Avilés en *La Puerta del camino a Tierra Adentro*, libro las Rutas de la Nueva España. Jiménez Gómez, Juan Ricardo *El Camino Real de Tierra Adentro a su paso por el pueblo de Querétaro y el mercado a finales del siglo XVI y principios del siglo XVII*. En Caminos y Mercados de México.

comercio que venía de Acapulco o Veracruz aunado a que envolvía la capital del virreinato; su actividad comercial fue intensa.

Principales puntos del camino en la cartografía y libros de viaje en la Puerta de Tierra Adentro.

Al partir de la Ciudad de México, en la plaza de Santo Domingo, los viajeros se encaminaban hacia el norte a la Calzada Vallejo para dirigirse a Tenayuca, continuaba hacia los poblados de Tlalnepantla, Cuautitlán, Puente Grande y en el paraje de las Ánimas, se bifurcaba en las vías Tula y Tepeji, más adelante en el rancho San Miguel Mandó volvían a unirse para dirigirse a Arroyo Zarco, Polotitlán y San Juan del Río¹⁸ para llegar al siguiente punto nodal: Querétaro.

Si se tomaba la **Vía Tula** se encaminaban a Huehuetoca, Tula, Hacienda San Antonio, Hacienda La Goleta, Hacienda Arroyo Zarco, San Juan del Río y Querétaro.

En camino por la **Vía Tepeji del Río**: Tepeji del Río, Hacienda la Cañada, Hacienda Arroyo Zarco, Polotitlán, San Juan del Río y Querétaro. Este camino era menos transitable por su mal estado, pero más corto, 10 ó 15 km que el de Tula.¹⁹

Estos eran los puntos principales de parada que hacían la mayoría de los viajeros y los servicios de diligencias, aunque no quiere decir que fueran los únicos poblados, existían otros intermedios como Azcapotzalco o Tlalnepantla, antes de Cuautitlán, así como Coyotepec, Soyaniquilpan o Calpulalpan antes de la Hacienda Arroyo Zarco o La Hacienda La Noria antes

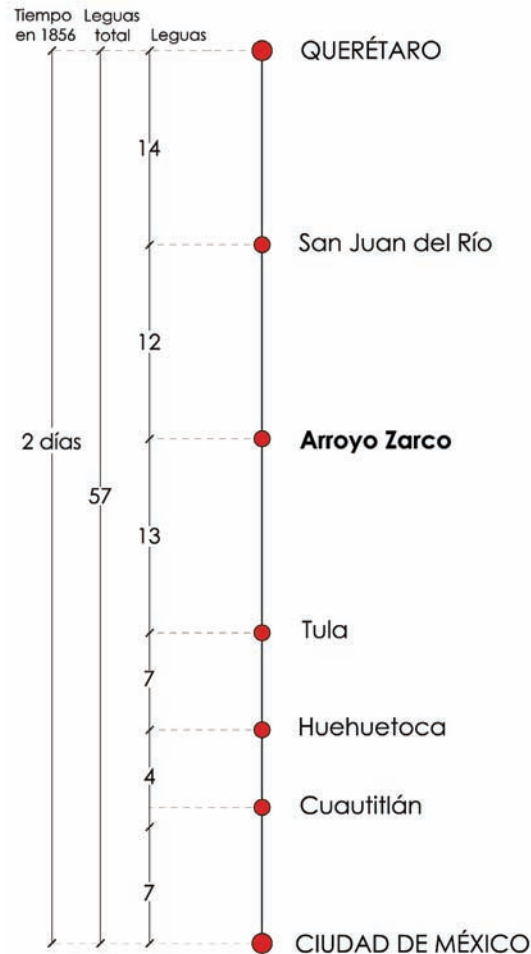


Fig. 11 Vía Tula. Esquema de poblados que atravesaba el Camino Real y sus distancias. Elaboró: Isis Isidoro, 2013.

18 INAH NOTICIAS. Dirección de medios de comunicación. *Constatan Traza de Camino Real en Edo. Mex.* no. 230. 30 de Julio de 2012.

19 Hardy, R. W. *Viajes por el interior de México en 1825, 1826, 1827 y 1828.* México, Editorial Trillas, 1997, p. 351.

de San Juan del Río, u otros poblados conectados por ramales secundarios como Aculco, Huichapan, Tepetzotlán o Jilotepec.



Fig. 12 Vía Tepeji del Río. Esquema de poblados que atravesaba el Camino Real y sus distancias. Elaboró: Isis Isidoro, 2013.



Fig. 13 Plaza de Santo Domingo. 1855. Litografía de Casimiro Castro y J. Campillo. Frente a la plaza de Santo Domingo se encontraba la Aduana, donde pasaban obligatoriamente los transportistas antes de partir. Fuente: México y sus alrededores. Editorial del Valle de México, 1972.

A lo largo de este trayecto encontramos un número considerable de mesones y ventas, por lo menos 11 (Ver apéndice II p.148), que se sabe existieron, algunos de ellos aún en pie demuestran el buen grado de comunicación en las 46 leguas, 193 km, que separaban a una ciudad de otra. En promedio cada 4 ó 5 leguas se encontraba un establecimiento de descanso, ya que si un viajero o grupo de ellos avanzaban 1.5 ó 2 leguas por hora, a la mitad o al final de su jornada de 8, 10 ó hasta 12 hrs se podían encontrar con una venta o mesón. Por ejemplo George Ruxton, explorador

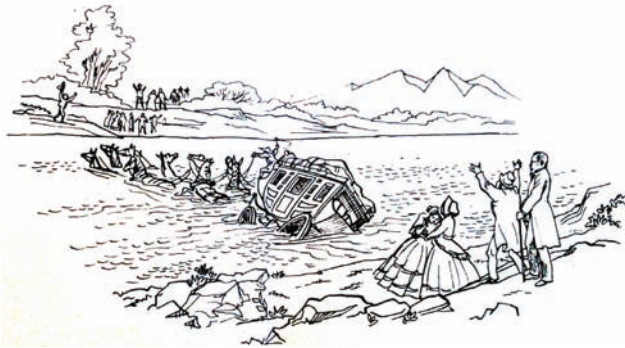


Fig. 14 En época de lluvias, la crecida de aguas provocaba la anegación de caminos, los carruajes podían volcarse o en ocasiones trataban de cruzar las lagunas que se formaban, sin mucho éxito. El factor tiempo cambiaba con las estaciones, por ejemplo la distancia de México a Veracruz se recorría en 22 días con condiciones favorables y 35 con climatología adversa. Fuente:Tavera Alfaro, Xavier. *Viajes en México: crónicas mexicanas*. México, 1964.p.136.

británico que viaja en 1846 de México a Querétaro, menciona que cada 10 ó 16 km (2.5 ó 4 leguas) pasaban por una villa y una jornada de viaje era de 56 km (13 leguas) por día.²⁰ La legua mexicana equivalía a 5000 varas, que es igual a 4.190 km = 4190 metros. Se consideraba una legua lo que caminaba una persona en una hora.

No todos los viajeros recorrían la misma distancia de un mismo punto a otro, porque en ocasiones tenían que hacer rodeos por si el camino era intransitable a causa de las inundaciones, o porque se daba el aviso que había bandoleros o bien dependiendo de cómo se viajaba, por ejemplo un jinete solitario o grupos pequeños de dos o tres, si la seguridad lo permitía, cortaban por atajos o caminos de herradura, estos avanzarían más rápido que un arriero o arrieros con su grupo de mulas, que una carreta cargada, que una flota de carros, o un carruaje que sufría averías en el camino, ni que decir de un tameme que iba a pie.²¹ Por ejemplo George Ruxton comentó en su relato que a 11 kilómetros de la ciudad de México, el camino era intransitable, cubierto de agua completamente, algunos carros flotaban en ella mientras sus conductores nadaban para rescatar la carga.²² De Cuautitlán a Tula decidió irse con su comitiva por el camino de montaña para evitar las planicies cubiertas de agua.

El funcionamiento de esta zona, así como otras, fue que grandes puntos nodales como la Ciudad de México y Querétaro estaban conectados a numerosas villas y poblados, que servían como eslabones por donde transitaban arrieros y mulas con productos, ya sea de Europa o Asia que llegaban por Veracruz Acapulco o bien, producidos o manufacturados al

20 Ruxton, George Frederick Augustus. *Aventuras en México*. México: El caballito, 1974, p.74.

21 Reyes, Aurelio de los. *Los Caminos de la plata*. Universidad Iberoamericana, México, 1991, p.58.

22 Ruxton. *op. cit.*, p.73



Fig.16 Mojonera del siglo XVIII en el Camino a Querétaro. Probablemente la fotografía sea de principios del siglo XX. En los caminos había cruces, ermitas, placas conmemorativas sobre pequeños monumentos o incluso arcos para entrar a las ciudades. Fuente: Fototeca Constantino Reyes Valerio. INAH-CNMH

interior de sus *hinterland*²³. Los poblados circundantes a las ciudades fungían también como abastecedores de mano de obra para el campo o para la producción de bienes manufacturados. La ciudad de México se abastecía de los pueblos de Texcoco, Chalco, Tlalnepantla, Cuautitlán, Tepotzotlán, Huehuetoca y Tula que formaban un cinturón verde cercanos a la ciudad, donde se producía básicamente trigo y maíz²⁴ para extenderse más allá del Valle propiamente dicho, de Toluca, productos que trasladaban sobre el Camino Real de Tierra Adentro.

El viaje de la Ciudad de México a Querétaro a través del Camino Real de Tierra Adentro durante el siglo XVI a XIX, se podía dividir en dos tramos característicos, el primero de la ciudad de México hasta la hacienda de Arroyo Zarco, donde en un trayecto aproximado de 24 leguas, se encontraban una serie de poblados ya establecidos desde épocas prehispánicas como Cuautitlán, Huehuetoca, Tula, Tepeji del Río y Soyaniquilpan, cada uno con mesones y ventas al servicio de los viajeros, que en total representaban un número considerable de edificios para el hospedaje, al menos 49 de los que se tiene registro desde el siglo XVI hasta el XVIII (ver apéndice III p.149).

En resumen, Tlalnepantla contaba con al menos un mesón; Cuautitlán con 11 mesones y dos ventas; Tepotzotlán dos mesones y dos ventas; Huehuetoca dos mesones y una venta; Tepeji del Río cuatro mesones y una venta; Tula dos mesones, Soyaniquilpan un mesón; Jilotepec seis ventas y dos mesones; San Juan del Río seis ventas y tres mesones y por último Querétaro con una venta y dos mesones. Como se observa los lugares con más establecimientos de hospedaje fueron Cuautitlán, Jilotepec y San Juan del Río. Del total, el 75% de las ventas se abrieron en el siglo XVI, mientras que de los mesones el 48% en el siglo XVII y el 48% en el siglo XVIII, esto quiere decir que las ventas son una forma de hospedaje más antiguo que conforme mejoraron los caminos, el transporte y crecieron las poblaciones,

23 Miño Grijalva Manuel. *El mundo novohispano*. México, Colegio de México, 2011, p. 34

24 Hassing, Ross. *op. cit.*, p. 272.

se fueron abandonando. Cabe resaltar que la orografía de este tramo era montañosa, con una presencia de cerros y lomeríos, de entre ellos destacaba la cuesta de Barrientos entre Tlalnepantla y Cuautitlán que alcanzaba una altura de 2395 msnm, estas características implicaban un paso lento y cansado que justificaba un número significativo de mesones y ventas como puntos de parada constantes.

Fig.17 Detalle del Perfil de la cuesta de Barrientos, el punto más alto en esta sección con una altura de 2395 msnm. Plano y perfil del camino de México a Cuautitlán. México, 190?. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra.

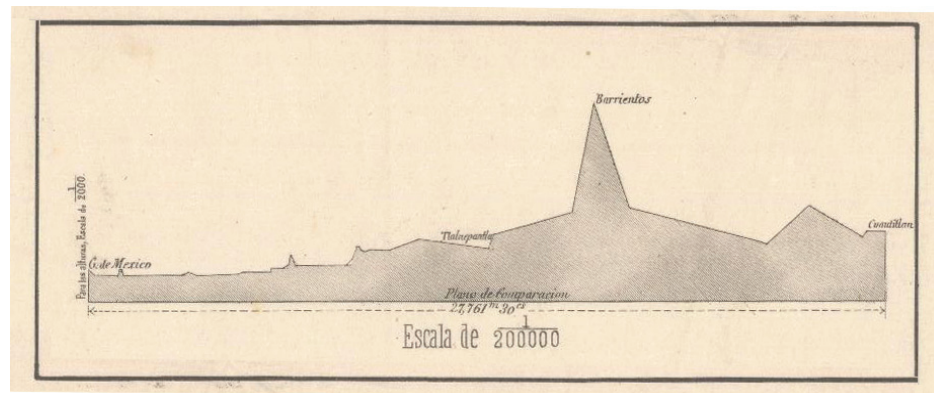


Fig. 18 Paisaje montañoso, que implicaba más dificultades en el tránsito del camino, fotografía tomada desde la autopista México- Querétaro, después de Tepeji del Río, la cual atraviesa tramos llanos y tramos con pendientes y subidas. Foto: Isis Isidoro, 2015.

Antes de hablar de algunas edificaciones relevantes en la ruta, de los que se tiene información documental o porque aún están de pie; es necesario diferenciar los tipos de edificios que brindaban hospedaje, porque cada uno tenía características particulares. Mesón era el establecimiento en que se daba hospedaje y comida a los viajeros y a sus cabalgaduras a cambio de una remuneración; contaban con un espacio suficiente para las bestias, llamado corral, se encontraban generalmente ubicados dentro de villas y pueblos²⁵ aunque también existieron aquellos que pertenecían a haciendas y estaban cercanos a ellas. Algunos mesones contaban con tienda o una taberna donde se podía beber y jugar, la cual podría ser la misma tienda.

25 Bravo Guerrero, Sandra. *Mesones y ventas en la Nueva España*. Arquitectura de Hospedaje. Tesis de maestría (Maestría en Arquitectura), UNAM, Facultad de Arquitectura, México, 2006, p.5.



Fig. 19 Mapa de los principales edificios de hospedaje encontrados en la Ruta del Camino Real de Tierra Adentro. Elaboró: Isis Isidoro, 2015.

Otros edificios eran las posadas, que se hallaban en menor medida, se decía así por ser donde reposaban, era el establecimiento donde sólo se brindaba hospedaje y era de menor escala que un mesón. Se le llamaba también a la casa donde por dinero se recibía y hospedaba ocasionalmente.²⁶ La venta era la que estaba puesta en el campo regularmente en los caminos, cuyo nombre se tomó de haberse introducido para vender los frutos de los campesinos²⁷ generalmente tenían pocos cuartos 4 ó 5 pequeños que daban a un patio.

También existían los hospicios, casas destinadas para albergar y recibir peregrinos y pobres por caridad, sin pago alguno, a cargo de alguna orden religiosa como los juaninos, betlemitas e hipólitos, sin embargo los hospicios no contaban con los espacios que requerían otro tipo de viandantes como grandes corrales para sus animales o cocheras para las carretas, ni que decir de “la libertad” que un mesón o venta tenían, en comparación a la estricta observancia que una hospedería exigía, ya que generalmente era manejada por religiosos.²⁸ Una vez aclarados estos conceptos de hospedaje empecemos con el recorrido.

Cuautitlán

El poblado de Cuautitlán desde la época prehispánica era paso en el camino a México²⁹, situación que no perdió durante el virreinato, como vimos por el gran número de mesones que ahí se abrieron. Aquí podría hacerse la

26 *Diccionario de autoridades*. Edición facsímil, Editorial Gredos. Madrid, 1990, p.333.

27 Fernández Mesa de, Tomás Manuel. *op. cit.*, p.3.

28 Hernández Soubervielle, José Armando. *Sin un lugar para pernoctar en “la garganta de Tierra Adentro”*. *Los mesones en San Luis Potosí*. Revista relaciones no. 132 bis, otoño 2012, volumen XXXIII, p.162-163.

29 *Códice Chimalpopoca : Anales de Cuauhtitlán y leyenda de los soles* México: UNAM, IIH, 1975. párrafo 112. “Primeramente empezamos el lindero del pueblo de Cuauhtitlán, merecido lo tienen, en el camino de México en el punto llamado Nepopohualco...”

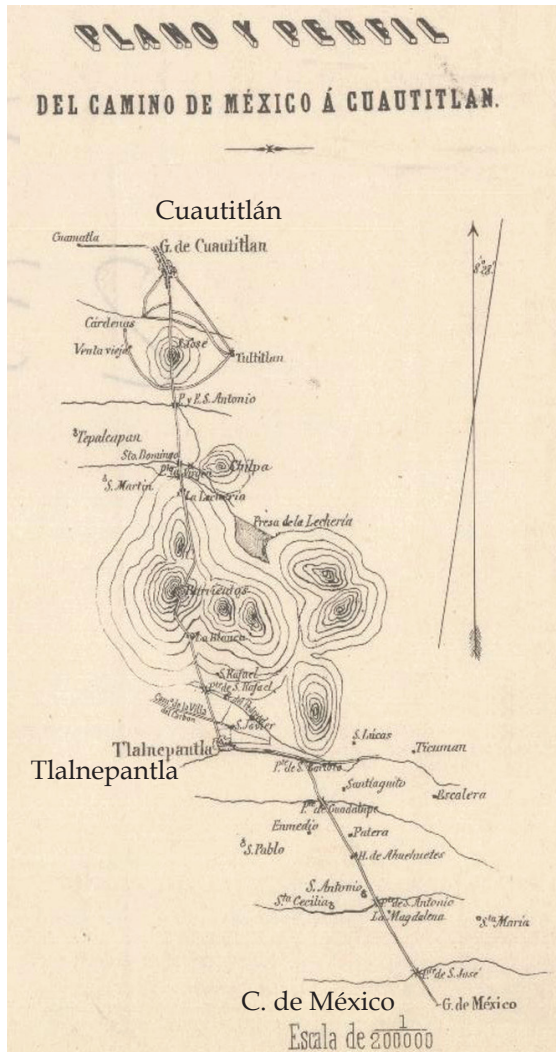


Fig. 20 Plano y perfil del camino de México a Cuautitlán, donde se observa que las principales curvas de nivel son las de la cuesta de Barrientos. México, 190?. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra

primera parada para pernoctar una vez que se salía muy temprano o por la tarde de la Ciudad de México, al atardecer o por la noche llegaban los viandantes a Cuautitlán, que para 1794 contaba con 14 519 habitantes³⁰, caracterizada por dedicarse a la alfarería. Varios autores citaron un mesón en Cuautitlán y coincidían en que era su primer punto de parada, así como en su deplorable situación, como lo hizo George Ruxton en 1846: “Al atardecer llegamos a Cuautitlán a 24 km [6 leguas aproximadamente] de México y nos instalamos en un mesón que tenía un corral lleno de negro lodo y alrededor del cual había una docena de habitaciones muy sucias y sin muebles.³¹ Por su parte Poinsett en 1822, tampoco fue amable con su descripción:

“Poco después de dejar la hacienda [de Fanoaga], atravesamos por encima de una cadena de cerros bajos y estériles y penetramos a las llanuras de Cuautitlán, que son muy fértiles y producen trigo, cebada y maíz. Por lo que veo vamos a encontrar en el camino a Guanajuato la misma clase de alojamiento que hallamos en nuestro viaje a la ciudad de México [desde Veracruz]: suciedad, pulgas y todos los tormentos indescriptibles de una posada mexicana³².”

Guillermo Prieto por su parte mencionó:

“Vencimos la primera jornada al mesón de Cuautitlán, a cinco leguas. El mesón lo componían corralón extensísimo con el piso de estiércol, burros y cerdos vagando dondequiera y una serie de cuartos desmantelados y sucios, con un banco de piedra en uno de sus rincones. El figón o fonda adherido al mesón era exposición de moscas...Las mulas se encerraban en otro extenso machero y

30 Miño Grijalva Manuel. *op. cit.*, p. 123.

31 Ruxton, George, *op. cit.*, p. 72.

32 Poinsett, Joel Roberts. *Te odio México*. Adaptación de Cristina Pacheco. México : Editorial Contenido S.A. 1977, p.119-120.

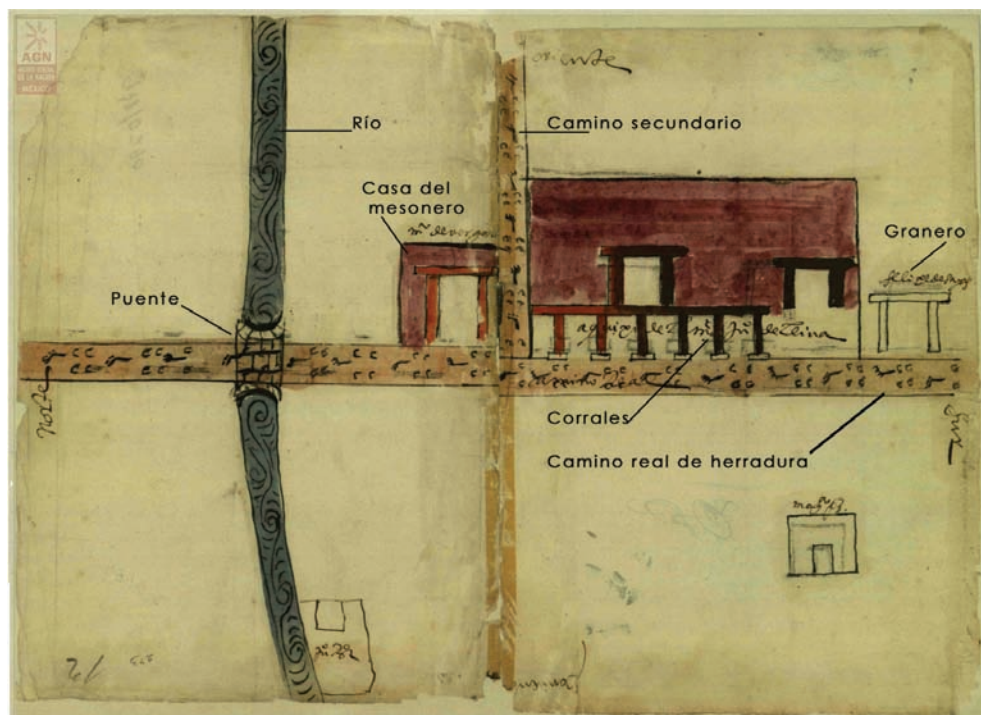


Fig. 21 Mesón en Cuautitlán, (Edo, de México). Plano pictográfico, 1616. AGN, Tierras: vol. 2687, exp. 21, f. 12, fc. 273. Autor: Anónimo. Este plano es presentado por Juan de Luna para que le concedan una licencia de hacer un mesón sobre las casas que posee en el pueblo de Cuautitlán, las cuales se señalan con un color fuerte y una glosa con el nombre de los dueños.

*los cocheros y criados en un rincón
del corral, al amor del fuego..."³³*

No se tiene la certeza que la imagen del siglo XVII del mesón en Cuautitlán aquí presentada (fig.21), sea el mesón que describen los viajeros, sin embargo, es un ejemplo documental y pictográfico y nos da una idea de cómo eran aquellos primeros mesones de camino o ventas. Se observa una ubicación estratégica en el cruce de dos caminos y cerca de un río, el más ancho tiene la glosa de camino real y tanto el secundario como este, son de herradura. Próximo al camino se encuentra un granero, seguramente para vender alimento a las bestias de paso y para las que se alojaban, por eso esta contiguo a una serie de corrales. Para librar el paso en el cruce del río con el camino se ubica un puente, elemento de infraestructura que indica que era un camino muy transitado y seguramente mandado a construir por los pobladores o particulares. La casa del mesonero está del otro lado del camino. Alrededor sólo hay otras dos construcciones.

Huehuetoca

Otro punto en el tramo México a Arroyo Zarco de importancia era el poblado de Huehuetoca, apenas 20 metros arriba del nivel de la Ciudad de México, porque el canal de

³³ Prieto Guillermo. Memorias de mis tiempos. Quinta edición, Editorial Patria, México, D.F. 1969. p. 316.



Fig. 22 Canal de Huehuetoca. Arrowsmith, 1810. A new Map of México and adjacent provinces compiled from original documents. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra

Huehuetoca era un atractivo para el viajero, si se tomaba la vía de Tula, paraba en el canal para apreciarlo. Este canal conducía las aguas de los lagos de Zumpango y San Cristóbal debido a las inundaciones que sufría la Ciudad de México, estos lagos eran engrosados por la corriente del Río Cuautitlán en época de lluvias. Su construcción fue toda una novedad, tanto que el virrey Luis de Velasco mandó a construir una casa para alojar a las personas que él invitaba con el fin de conocer el canal de Huehuetoca a una legua y media del poblado (6.2 km) y a una legua de la Ciudad de México, de igual modo se usaba para oficinas y almacenes.³⁴ Desde este palacio se gozaba de una magnífica vista sobre el lago de Texcoco y el volcán del Popocatepetl, se embarcaban cerca del Palacio, en la orilla Sur del Lago de San Cristóbal e iban en una lancha más allá de Huehuetoca.³⁵

La casa era conocida como “La casa del virrey Luis de Velasco” o “Casa de los Virreyes”, se inició su construcción a principios del siglo XVII, al mando de Enrique Martínez. Según Romero de Terreros, estaba organizada alrededor de un patio, que daba luz a las habitaciones que lo circundan y un amplio portal al frente, hacia el poniente, medía 50 metros de largo por 6 de fondo, formado por 12 arcos de medio punto y flanqueando a cada lado una torre campanario de dos cuerpos. En el siglo XVIII, se cegaron los tres arcos del extremo norte, en su lugar se abrieron dos vanos para ser capilla, luego cárcel y por último una pulquería, actualmente están abiertos de nuevo.³⁶

Fray Juan Agustín de Morfi, en su viaje hacia Texas en 1777 se hospedó en esta casa, la cual describió así: “Es grande, de buen alojamiento, competente adorno y un portal que ocupa todo el frente, comodísimo para los carruajes. En el pueblo había un mesón no de los peores, que junto con unas cuantas casillas y la

34 Romero de Terreros, Manuel. *La Casa de los virreyes en Huehuetoca*, en Memorias y revista de la sociedad científica “Antonio Alzate”, t3 año 1920, p.45.

35 Humboldt .op. cit., p.149.

36 *Íbidem.*, p.47.



Fig. 23 Canal de Huehuetoca o Tajo de Nochistongo. Atractivo de los viajeros en el Camino Real de Tierra Adentro. No. 34774 Fuente: Fototeca Nacional.

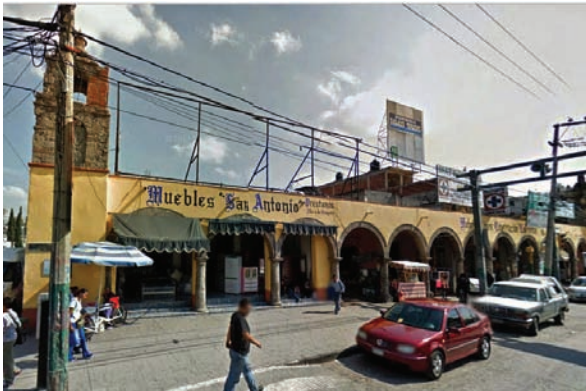


Fig. 24 Vista actual del portal de la antigua Casa del virrey Luis de Velasco, conocida popularmente como Casa de los virreyes. Los últimos tres arcos del lado norponiente fueron segados en el siglo XVIII, para construir una capilla (hoy desaparecida). A finales del siglo XX fueron reconstruidos. Foto: <http://vamonosalbable.blogspot.mx/bable.com>

parroquia formaban el pueblo".³⁷ Poinsett por ejemplo se detiene en Huehuetoca debido a la avería de una rueda de su carruaje, lo cual provocó un retraso en su recorrido "el cincho estaba flojo y amanezaba con romper la rueda"³⁸ para solucionarlo mandó a buscar un herrero, el cual estaba a dos millas, tiempo que él aprovechó para pasear e ir a conocer el canal, por lo común, este tipo de incidentes podía llevar gran parte del día.

Huehuetoca también era escala de las diligencias, como se observa en los itinerarios de las mismas, en sus inmediaciones había plantíos de magueyes, aunque no contribuían a mejorar el paisaje ya que la región cercana a este poblado era estéril y desolada.



Fig. 25 Portal de la Casa del Virrey Luis de Velasco. El portal mira al poniente y es de aproximadamente 50 metros de largo por 6 de fondo, flanqueado por dos torres campanario de dos pisos. Foto posiblemente de 1930. Fuente: Fototeca Constantino Reyes Valerio, INAH-CNMH.

37 Morfi, Fray Juan Agustín. *Viaje de Indios y diario del Nuevo México*. Bibliófilos Mexicanos. México, 1935, p.42.

38 Poinsett J.R. *Notas sobre México, 1822*. México : Editorial Jus, 1950. p.183.

Soyaniquilpan



Fig. 26 Fachada principal del antiguo Mesón de Soyaniquilpan, sobre la Avenida Emiliano Zapata. Foto: Isis Isidoro, 2015.

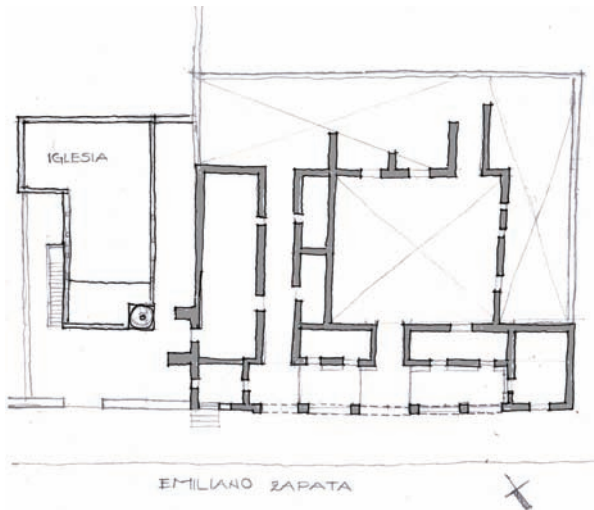


Fig. 27 Croquis de la planta arquitectónica del mesón de Soyaniquilpan en base al catálogo del INAH. Dibujo: Isis Isidoro, 2015.

Ahora veamos el Mesón de Soyaniquilpan del siglo XVIII, aunque en el catálogo del INAH de 1987³⁹ el uso original indicado es Posta de Diligencias, los pobladores del lugar lo conocen como el Mesón de Doña Marina. Este poblado aparece en el itinerario de “Cuadro de derroteros” del Manual de geografía y estadística de la República Mexicana, de Jesús Hermosa, publicado en 1857,⁴⁰ y en los mapas de la época, al contrario de las crónicas de viajeros revisadas para este trabajo como Fray Francisco de Ajofrín, Fray Juan Agustín de Morfi, José Longinos, Joel Roberts Poinsett, George Ruxton y Guillermo Prieto que no es nombrado, posiblemente porque no era muy frecuentado ya que estaba de paso si se tomaba la ruta de Tepeji del Río, que era menos transitada, que la de Tula, pero por su tamaño y presencia, indican que era un lugar muy concurrido, quizás porque Soyaniquilpan quedaba de paso para ir a Jilotepec a dos leguas de distancia, ambos pueblos de arrieros. Cercano al pueblo de Jilotepec aún existe una venta.

El edificio cuenta con un portal al frente formado por cinco arcos escarzanos, con varias accesorias que alojaban tiendas, tiene dos grandes portones en contraste con otros ejemplos que solo cuentan con uno. Flanqueando al portal están dos cuerpos desplantados en dos niveles, separados por una cornisa de cantera, lo cual hace que tenga una composición simétrica tanto en planta como en alzado. La distribución es alrededor de un patio central, en el costado surponiente hay una gran barda de piedra adosado existe un patio trasero de generosas dimensiones vestigios de lo que posiblemente era un corral, hacia el norponiente del mesón se encuentra una capilla que pudo ser parte del mismo conjunto.

39 *Catálogo Nacional de Monumentos Históricos inmuebles*, Edo. de México. [Toluca, Mex.] : Secretaría de Educación, Cultura y Bienestar Social del Gobierno del Estado de México ; [México] : INAH, [198?] p.1035.

40 Hermosa, Jesús. *Manual de geografía y estadística de la República Mexicana*. México, D.F. : Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1991, p.13.

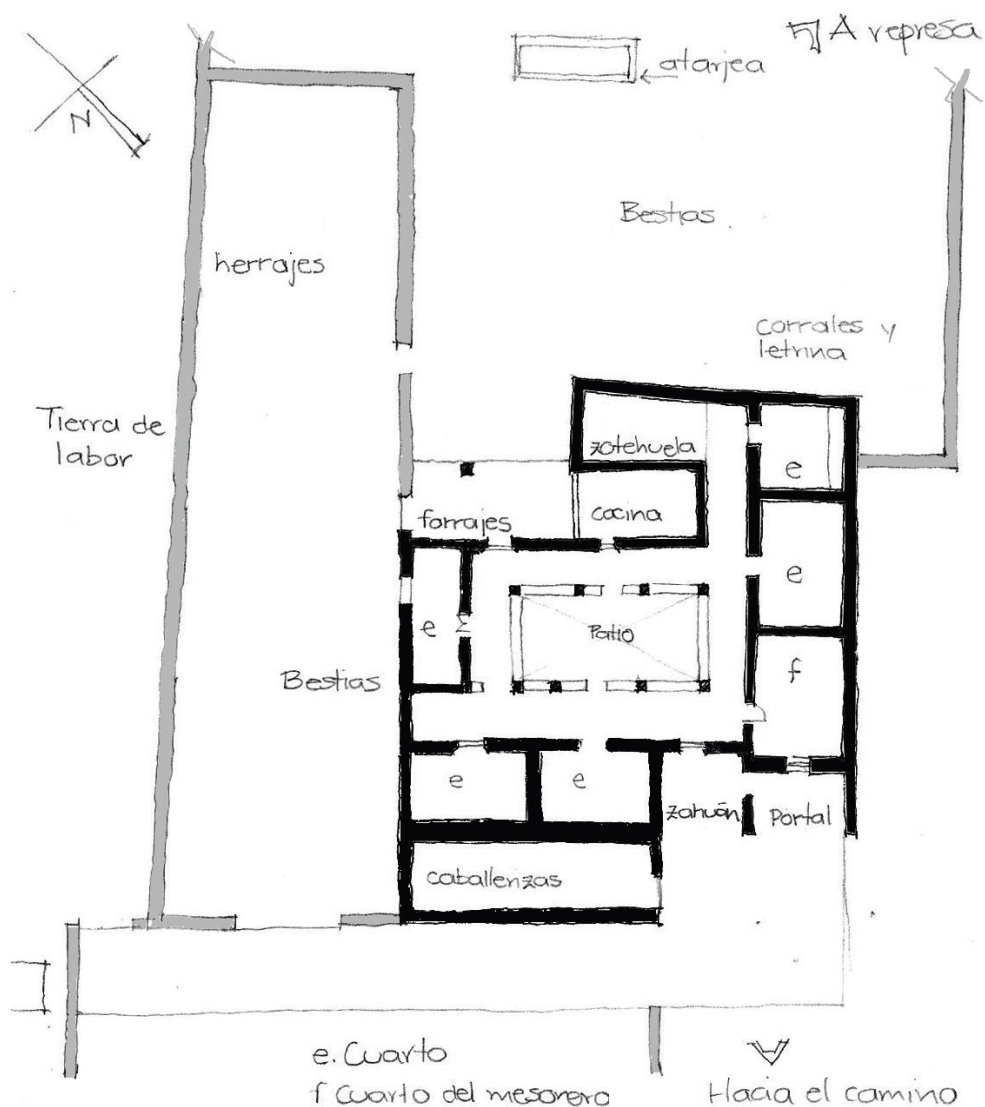


Fig.28 Croquis de la planta arquitectónica de la Venta de Jilotepec del siglo XVIII. Fuente: Bravo Guerrero Sandra. *Ventas y Mesones en la Nueva España, Arquitectura de hospedaje*.

Venta o mesón de camino en Tecolapan, Jilotepec, Estado de México que data del siglo XVIII, localizado a 250 m. del Camino Real, por encontrarse en despoblado era necesario contar con los espacios necesarios para su propia manutención, para el abastecimiento de agua se construyó una pequeña represa a 50 m. Contaba con tierras de labor para cultivar los alimentos que ahí se consumían, como el maíz para las tortillas y otros vegetales, así como un corral para las aves de autocosumo. Presenta el mismo patrón de los albergues a pesar que brindaba hospedaje por estancias cortas, es decir, se organizaba alrededor de un patio central que distribuía a los espacios más importantes en este caso, los cinco cuartos de los viajeros y el ventero; el área descubierta representa el 50% de la superficie total, debido al gran número de actividades al aire libre que se realizaban, por un lado, la estancia y el cuidado de los animales y por el otro, el cultivo de hortalizas. Es de los pocos ejemplos o si acaso el único que aún subsiste de una venta, actualmente está en desuso. Este valioso ejemplo es estudiado a profundidad en la tesis de Sandra Bravo Guerrero: *Mesones y ventas en la Nueva España, arquitectura de hospedaje*.⁴¹

41 Bravo Guerrero Sandra. op cit., p.109-110.



Fig. 29 Vista aérea de la Hacienda La Cañada. Google maps, 2015.

Fig. 30 Fachada principal de la Hacienda La Cañada citada por George Ruxton en su recorrido hacia Querétaro en 1846, él relata que después de pasar por el pueblo de Tepeji llegó por la noche al mesón de dicha hacienda, donde cerca encontró un manantial de aguas frías que bajaban por las montañas.



De igual manera entre poblado y poblado existían haciendas que hospedaban a los viajeros o incluso contaban con sus propios mesones como es el caso de La Hacienda la Cañada, localizada después del pueblo de Tepeji del Río o La Hacienda San Antonio, adelante del pueblo de Tula, propiedad de Don Pedro Romero de Terreros, Conde de Regla, fundador del Monte de Piedad de la Ciudad de México, que actualmente ya no existe o bien la Hacienda La Goleta aunque no se encontró una crónica o derrotero que la mencionara, así como la Hacienda Arroyo Zarco la cual se explicará en el capítulo 3.

Gracias al documento que concede y otorga la merced en 1760 al Sr. Félix Balderas para que en la Hacienda la Cañada que posee en jurisdicción de Tepeji del Río pueda construir un mesón, es que se sabe de su existencia, porque ya no hay evidencia física en la actualidad, posiblemente estaba en la misma hacienda o cercana a ella. La justificación para su construcción fue que por la hacienda pasaba el Camino Real que iba para la tierra adentro y que los viandantes y pasajeros junto con sus recuas sufrían averías, incomodidades, fatigas y asaltos que para aliviarlos se necesitaba la fábrica de un mesón en tal paraje oportuno que les proporcionase el hospedaje y alimentos necesarios para sus individuos y pastos para sus caballos.⁴²

42 AGN. Fondo: Mercedes. Vol. 80. f. 5

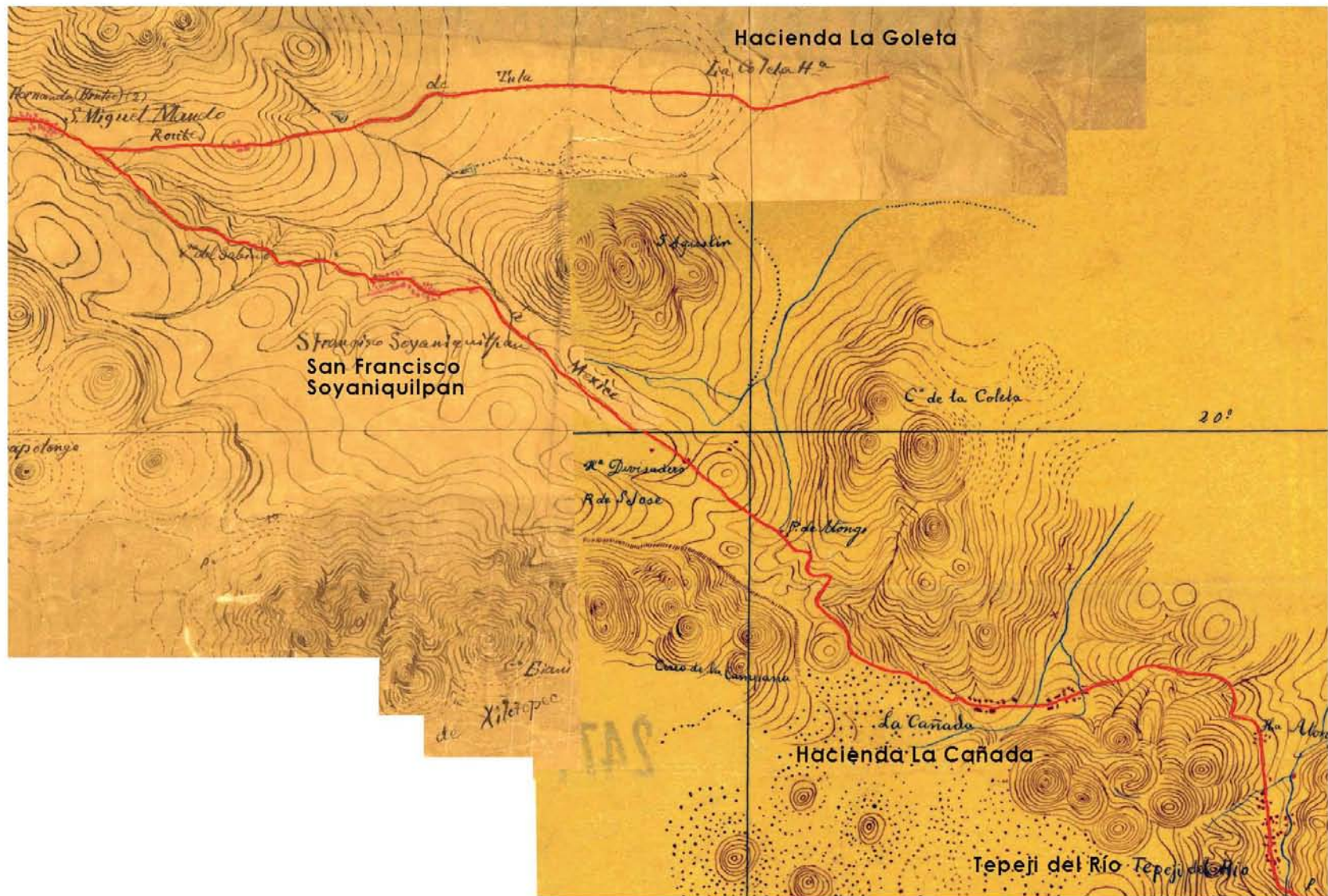


Fig. 31 En este tramo entre Tepeji del Río y el rancho de San Miguel Mandó que es donde se volvía a unir el camino Real se encontraban las haciendas de la Goleta, la De La Cañada y el pueblo de San Francisco Soyaniquilpan Mapa del Itinerario del Divisadero a San Antonio e Itinerario levantado por el cuerpo del ejército francés entre Azcapotzalco, Gpe. Hidalgo, Cuautitlán, Zumpango y Tepeji. 1864. Autor: Tellez Girón. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra.

Segundo tramo

En el segundo tramo, el único poblado en 20 leguas de distancia entre la Hacienda Arroyo Zarco y Querétaro era San Juan del Río, a 9 leguas y a 11 leguas respectivamente, hasta el año 1852 que Polotitlán se erige como pueblo. Entre Arroyo Zarco y San Juan del Río existían una serie de rancherías y al menos cinco ventas, Álamos, Palmillas, San Cayetano, el Refugio y la Palma; después de San Juan del Río se encontraban unas cuantas haciendas como la Hacienda la Lira, hacienda El Sauz y Hacienda La Noria, como se observa en el plano del camino de Arroyo Zarco a Querétaro, 1857 (fig. 33).

La orografía de esta sección del camino era más sencilla, el terreno descendía continuamente hasta llegar a la llanura del Llano del Cazadero, después del cual prosiguen una serie de leves lomas. Henry George Ward lo ejemplificó perfectamente con su relato *“El camino a San Juan del Río es una baja continua de una tres leguas a partir de Arroyo Zarco, después de los cuales se llega a Llano del Cazadero”*.⁴³ Esta condición geográfica hacía más fácil el trayecto, porque no había tantas dificultades orográficas para andarlo, en contraste con el camino de la Ciudad de México a la Hacienda Arroyo Zarco en el cual casi en la misma distancia, 24 leguas, empleaban 4 ó 6 días y de Arroyo Zarco a Querétaro en 20 leguas, empleaban dos días, también aceleraban el paso por la escasez de mesones, ventas y pueblos en donde resguardarse.

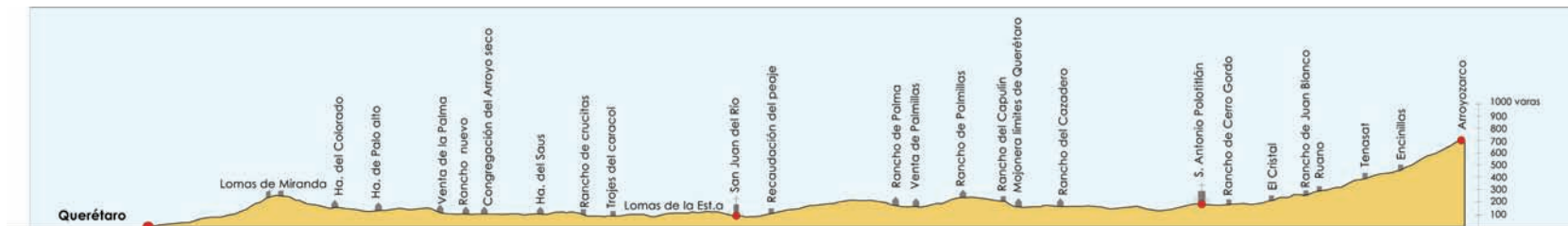


Fig. 32 Corte esquemático del camino entre Arroyo Zarco y Querétaro, es una bajada constante. Fuente: Plano de Arroyo Zarco a Querétaro 1857. Secretaría de la Memoria del Estado.

43 Ward Henry George. México en 1827. México, Fondo de Cultura Económica, 1985. Ildelfonso Galicia Morales coord.; colabs. Carlos Armendariz Muñoz ... [y otros.] p.158.

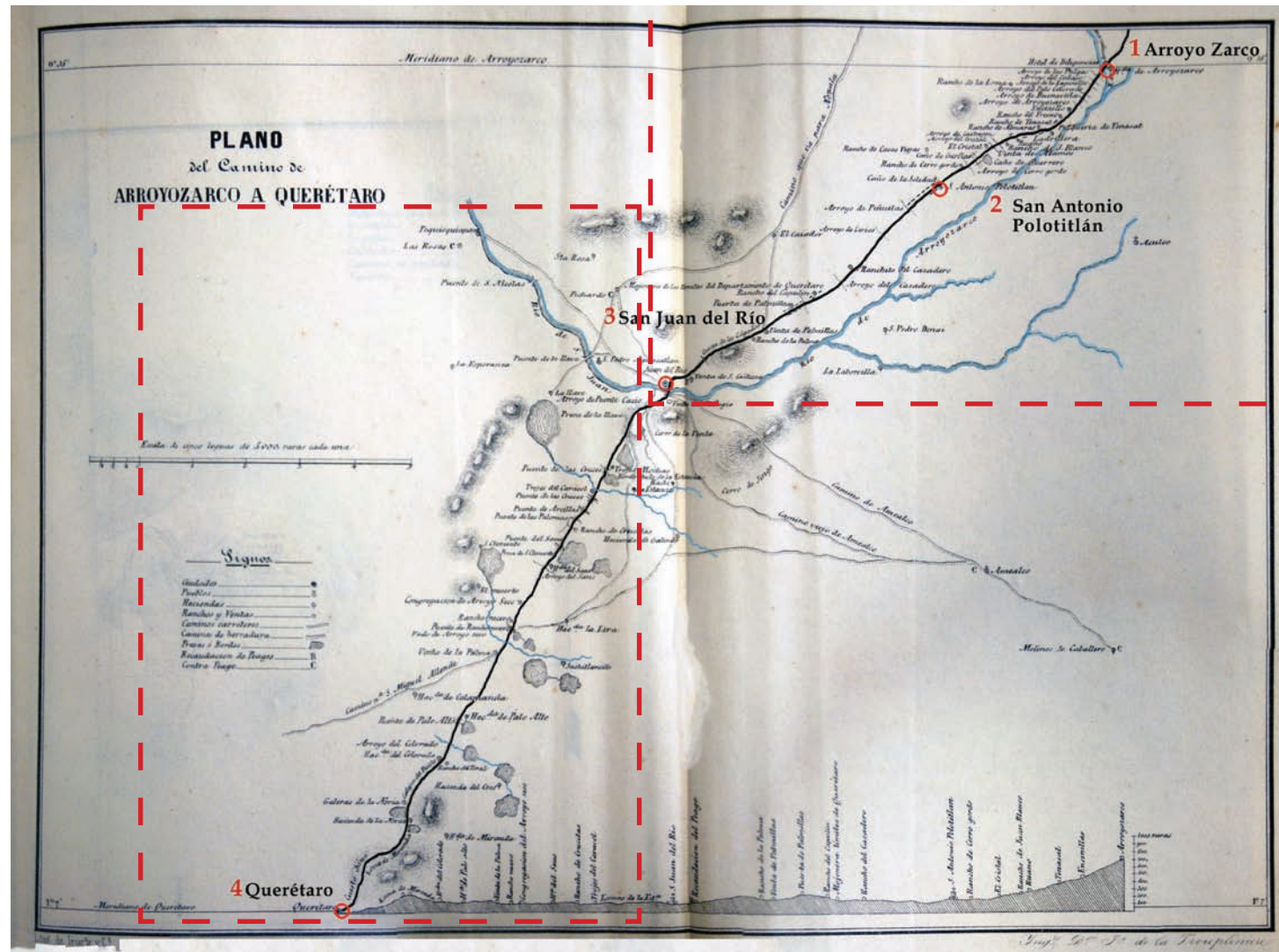


Fig. 33 Plano del camino de Arroyozarco a Querétaro. 1857 Fuente: Memoria de la Secretaria de Estado y del despacho del fomento, colonización, Industria y comercio de la República Mexicana. México. Imprenta de V. García Torres, 1857. En esta mapa se observan las ventas que existían en el tramo entre Arroyo Zarco y San Juan del Río, así como las haciendas de San Juan del Río a Querétaro. Foto: Isis Isidoro, 2015.

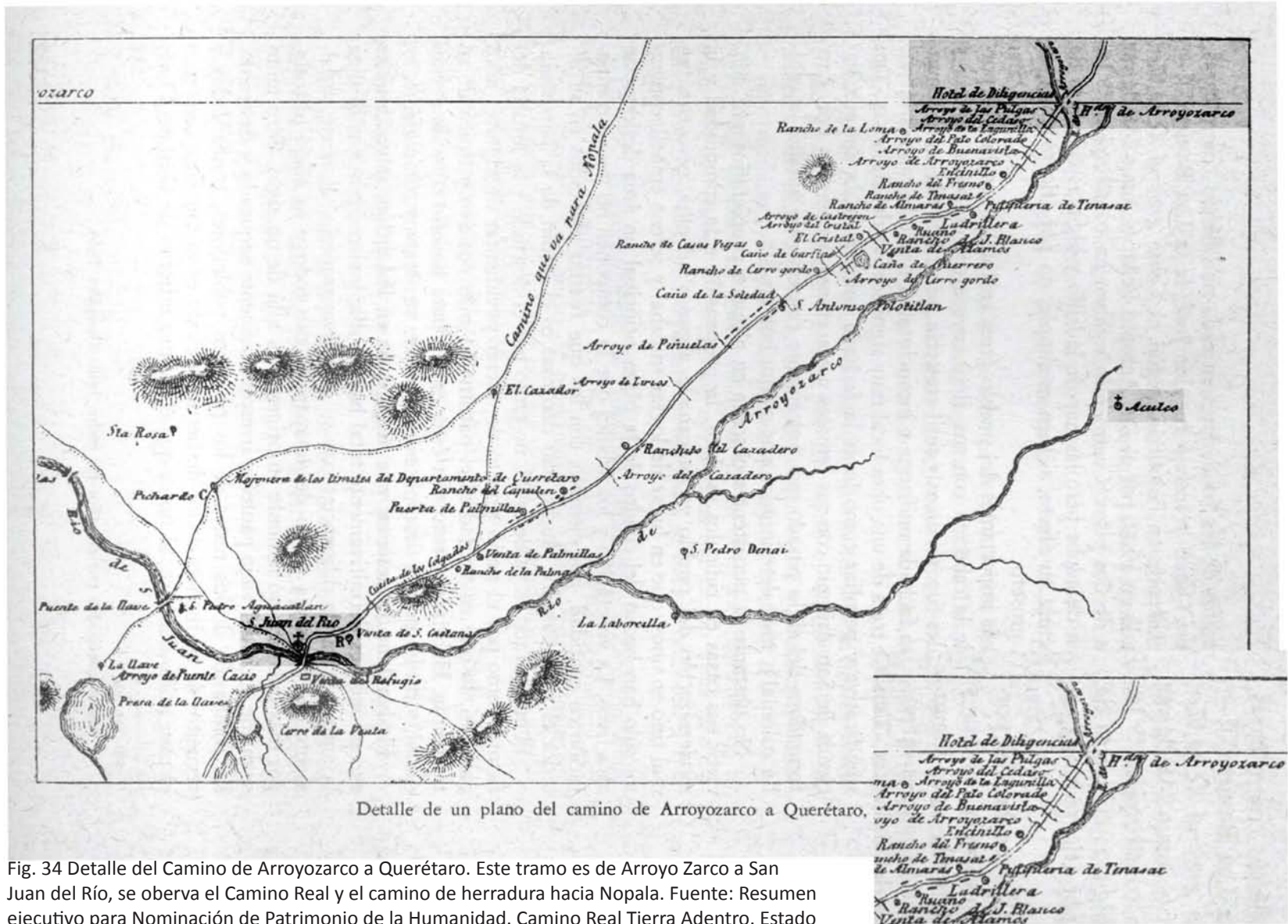
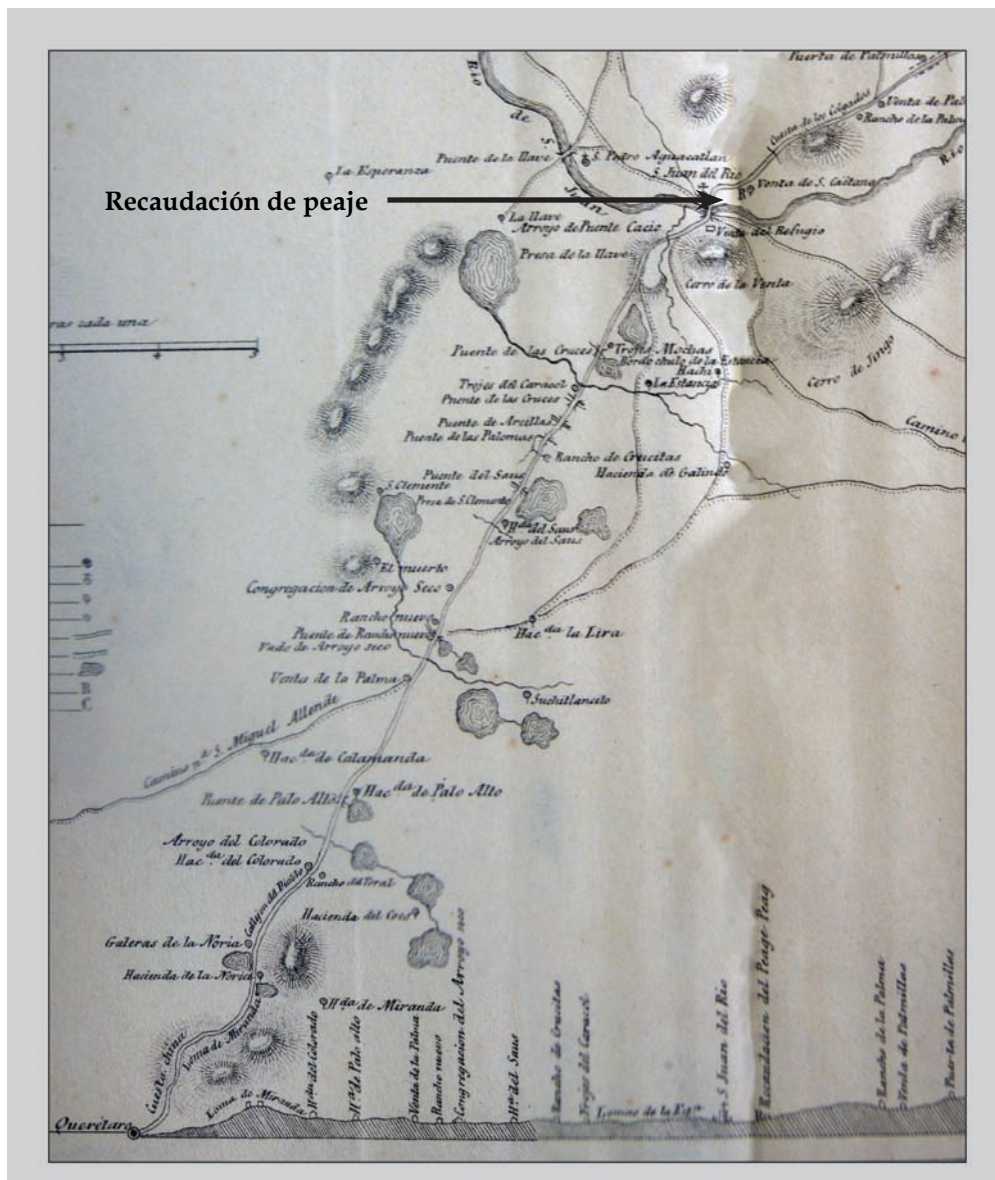


Fig. 34 Detalle del Camino de Arroyozarco a Querétaro. Este tramo es de Arroyo Zarco a San Juan del Río, se observa el Camino Real y el camino de herradura hacia Nopala. Fuente: Resumen ejecutivo para Nominación de Patrimonio de la Humanidad. Camino Real Tierra Adentro. Estado de México. p. 30



El mismo George Ward sufrió esta condición de escasez de establecimientos porque a cinco leguas de Arroyo Zarco su coche tuvo una avería en la rueda delantera porque se había calentado y no había a distancia razonable ninguna hacienda o rancho en que pudieran instalarse y reparar sus daños.⁴⁴

Polotitlán

Otro tipo de establecimientos en los que se auxiliaban a los viajeros eran las Postas, lugar donde los jinetes de los correos hacían cambio de caballos para que la entrega fuera inmediata, el viajero común también las empleaba para remudar animales y continuar su viaje, en el diccionario de autoridades de 1732 comentaron que deberían estar a 2 ó 3 leguas de distancia entre una y otra,⁴⁵ por otro lado, en los relatos de los cronistas, concordaron que las postas estaban a 6 leguas de distancia. Por ejemplo Madame Calderón de la Barca, relató que cada 6 leguas cambiaban de escolta y que remudaron tiro cambiando caballos por mulas porque se adaptaban mejor a las necesidades del camino cuando se volvía complicada la topografía del

Fig.35 Detalle del Camino de Arroyozarco a Querétaro, se muestra desde la venta de Palmillas, pasando por San Juan del Río, en donde se recaudaba peaje, hasta la ciudad de Querétaro. Foto: Isis Isidoro, 2015.

44 *Ibidem.*, p.159.

45 Diccionario de autoridades, *op. cit.*, p.335.

mismo. Con el tiempo, algunas postas, se convirtieron en parada de las diligencias que ofrecían el servicio de hospedaje o de almuerzo, adquiriendo el nombre de postas de diligencias.

A caballo, el tiempo empleado dependía completamente del número de postas, como anécdota George Ward estacionó sus propios caballos a distancias convenientes en el camino de Puebla a la Cd. de México, en un trayecto de 27 leguas, el primer caballo lo apostó en Ixtapaluca, el segundo en Río Frío y el tercero en San Marín. Al final del trayecto podían llegar a tener una cantidad considerable de animales de toda especie, el mismo autor mencionó que en otra viaje a su llegada a la Ciudad de México acabó con 56 animales, los cuales iba comprando en el recorrido en las regiones de cría, que ofrecían mejores precios.⁴⁶



Fig. 36 Placa conmemorativa que indica el uso del edificio como Posta de diligencia en Polotitlán, Edo. de México. Foto: Isis Isidoro, 2015.



Fig. 37 Interior del portal. La cubierta de concreto armado es de reciente construcción. Foto: Isis Isidoro, 2015

Como fue el caso del poblado de Polotitlán que a principios del siglo XIX era todavía una ranchería, con el nombre de San Antonio del Río



Fig.38 Pórtico de la Posta de Diligencias en Polotitlán en la calle 16 de Septiembre. Actualmente sólo los arcos son originales. Dibujo: Isis Isidoro, 2015.

46 Ward Henry George, *op. cit.*, p. 154. En su viaje de la Ciudad de México hacia Querétaro, Celaya, El Bajío y Guanajuato.

Derroteros de la Capital de la República a los estados MÉXICO A QUERÉTARO		
	Leguas	Totales
De México a		
Tlalnepantla	3	3
Hacienda de la Lechería	3	6
Cuautitlán	1	7
San Miguel	4 ^{1/2}	11 ^{1/2}
Tepeji del Río	3 ^{1/2}	15
Hacienda de la Cañada	2	17
San Fco. Soyaniquilpan	6	23
Arroyo Zarco	5	28
Encinillas	1 ^{1/2}	29 ^{1/2}
San Antonio Polotitlán	3 ^{1/2}	33
Palmillas	4	37
San Juan del Río	3	40
El Sauz	5	45
El Colorado	5	50
Querétaro	4	54

Tabla 3. Cuadro de derroteros del Manual de geografía y estadística de la República Mexicana, de Jesús Hermosa, publicado en 1857.

o bien, San Antonio del Llano, de la Soledad o “el Ventorrillo”, que para 1841 contaba con 941 habitantes. Gracias a su ubicación entre San Juan del Río y Arroyo Zarco, la gente de paso buscaba en la ranchería de San Antonio alimento para ellos y pasturas para sus bestias. Tiempo después fue parada obligada de las diligencias, situación que favoreció su crecimiento. En 1852 se erigió como pueblo y para entonces su población se estimó en 2,000 habitantes considerando las poblaciones de las rancherías cercanas.⁴⁷ Se erigió sobre un llano, estéril y seco, con amplias, rectas y largas calles con edificaciones de un solo nivel, perfil que aún se conserva hoy en día.

Guillermo Prieto, describe a la posta de diligencias de Polotitlán de la siguiente manera:

*“Siguió nuestra marcha; lo que hoy es San Antonio Polotitlán, era apenas un punto de remuda de la diligencia, consistente en un corral de trancas y un cuartucho de tablas a la entrada del espacioso y magnífico llano del Cazadero. Pero la mujer hacendosa y limpia del auriga, servía allí café, chocolate y té a los pasajeros; después añadió huevos tibios al refrigerio...luego unas costillas y, en fin, un buen almuerzo. Al amor del lucro, se agolparon al jacal vendedores y traficantes, y fue el paraje de arrieros y luego el pueblo lleno de gente feliz y laboriosa”.*⁴⁸

Este edificio se localiza a dos calles hacia el norte de la plaza principal, actualmente sólo se conservan los portales, gran parte del terreno está baldío y la crujía que da al frente son locales comerciales. Las columnas son de mampostería y la basa es de piedra, hay restos de muro de adobe que tienen un desplante de 1.00 x 1.40m, la cubierta es contemporánea, conformada por

47 González Polo, Ignacio. Polotitlán de la Ilustración en el Estado de México: un caso de fundación y colonización de pueblos en el siglo XIX. México : Biblioteca Enciclopédica del Estado de México, 1971, p. 64.

48 Prieto Guillermo. *op. cit.*, p. 317-318.



Fig. 39 Casa de Diligencias en San Juan del Río, actualmente en desuso, se localiza en la Av. Benito Juárez pte 24. La fachada es de ajaracas y los vanos con jambas corridas.

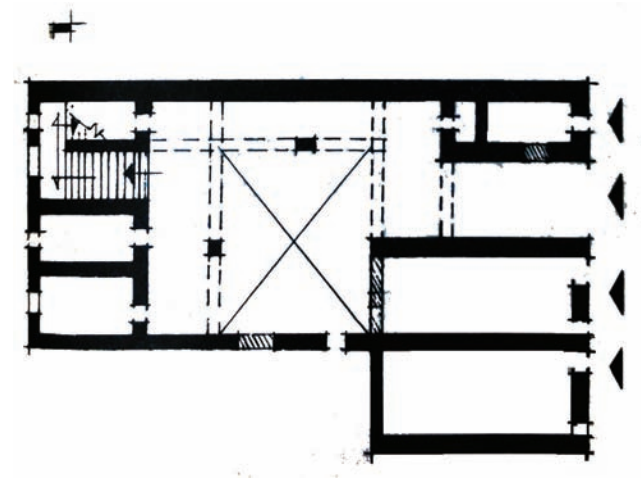


Fig. 40 Croquis de la planta baja. Fuente: Catálogo Nacional de Monumentos Históricos inmuebles: Estado de Querétaro. p.121

trabes de concreto armado, vigerías de madera a modo de plafón y una cubierta de enladrillado.

San Juan del Río

El poblado de San Juan del Río se fundó en junio de 1531, a una distancia aproximada de 45 leguas (160km) al noroeste de la capital virreinal y a 13 leguas (52km) al sureste de Querétaro, la población funcionó como un lugar de remudas para el cambio de bestias y descanso de viajeros en su ruta hacia el norte y noroeste de Nueva España, en suma era un paraje de importancia para el tránsito caminero por ser paso obligado ya que también se ubicaba una aduana donde se cobraban las alcabalas a todo género de mercancías.⁴⁹ El desplante del asentamiento se hizo a algunos metros de la hondonada por la que corre el río del mismo nombre, donde el arquitecto Pedro de Arrieta desplantó un grandioso puente llamado La Venta para librar el paso del Río y poder cruzar por ahí, tanto pobladores como transeúntes del camino.

Como se mencionó en San Juan del Río se abrieron varias ventas y mesones, porque era un poblado de consideración en cuanto al número de habitantes, con buena producción ganadera, con abundantes huertas y árboles frutales, por tales razones las condiciones de los edificios destinados al hospedaje mejoraron notablemente, los cronistas constataron esta afirmación, Poinsett en 1822, encontró un mesón muy cómodo; que constaba de un piso con patio central de 40 pies de largo, con cuartos sobre los corredores, dos patios interiores con caballerizas para 200 o 300 animales, construido de cal y canto. Por lo general estos albergues con ciertas comodidades pertenecían a algún hacendado y estaban situados junto a sus fincas o en las ciudades importantes.⁵⁰ George Ward en 1827 también encontró en San Juan del Río una

49 Boils Guillermo. *El puente de San Juan del Río y Pedro de Arrieta*. En Boletín de Monumentos Históricos, Tercera época no. 3 Septiembre-Diciembre 2005 p.43

50 Poinsett. J.R. *Te odio México. op. cit.*, p.126.



Fig. 41 Av. Benito Juárez, donde se localizaba la Casa de diligencias en San Juan del Río. Fuente: Fototeca: Constantino Reyes Valero INAH-CNMH.



Fig. 42 Fachada principal del Mesón de Santa Rosa.

venta excelente, tanto que no dudó en quedarse dos días.⁵¹ El padre Ajofrín mencionó: “la puerta y paso para toda tierra adentro”, donde la república de indios otomíes con su iglesia aparte, y los españoles con teniente corregidor, gozan de un buen comercio en trigo, maíz, cebada y ganado.⁵²

Querétaro

La fundación de Querétaro ocurrió en julio de 1531, sin embargo hasta 1540 adquirió relevancia con la apertura del Camino Real a las minas de Zacatecas, después de esta fecha empezaron a llegar grandes hacendados y ganaderos españoles. Para finales del siglo XVIII contaba con una población de 35,000 habitantes cuya vocación principal era la manufactura, la mitad de las casas tenían talleres y toda la población se ocupaba en pequeños comercios o en las fábricas de lana.

En Querétaro no se encuentran licencias para albergues sino hasta finales del siglo XVIII, posiblemente porque en Querétaro los viajeros se hospedaban en casas de amigos o particulares como lo relatan en sus crónicas Guillermo Prieto, Fray Juan Agustín de Morfi por mencionar algunos. Dentro de estos mesones recién abiertos como el de San Antonio, el de Santa Clara y otros 4 más que se encuentran catalogados por el INAH⁵³ está el de Santa Rosa construido en 1731, ubicado en la plaza principal, la Plaza de Armas, en la esquina sureste, un lugar privilegiado y céntrico que los mesones tenían dentro de la traza de los poblados, dentro de la misma plaza en el extremo norte se encuentran la casa y cárcel real, ahora Palacio de Gobierno.

51 Ward George. *op. cit.*, p.159.

52 Ajofrín, Fray Francisco de. *Diario del viaje que hizo a la América en el siglo XVIII*. V.I y V.II. Instituto Cultural Hispano Mexicano, México, 1964, p. 84.

53 *Catálogo Nacional de Monumentos Históricos inmuebles: Estado de Querétaro*. México. Gobiernos del Estado de Querétaro, CONACULTA-INAH. 1986.



El mesón de Santa Rosa fue uno de los más grandes e importantes y de los últimos en desaparecer. En 1980 el gobierno lo adquirió y desde años atrás es rentado a particulares para su uso como hotel boutique. Se rescató el uso original del inmueble como hospedaje, sin embargo se alteró el diseño espacial, en el solar donde se encontraban las caballerizas, cochera y huerto se construyeron nuevas suites y una alberca. Este inmueble contaba con tres patios, el central, uno interior y otro posterior que era para huerto, caballerizas y cocheras ligados por pasillos cortos de transición. Los corredores que se formaban en torno a estos patios daban acceso a las habitaciones y demás espacios que conformaron el inmueble. La fachada principal se compone aún de un pórtico con arcos de medio punto, cuyo espacio se aprovechó como una cafetería. En el cuerpo superior se encuentran dos ventanas balcón, enmarcadas con cantera gris.

Fig. 43 El patio central del mesón de Santa Rosa fue cubierto por paneles de policarbonato traslúcido, el cual se usa como restaurante o para eventos y en la arcada se aloja mesas de una cafetería. www.dilos.com

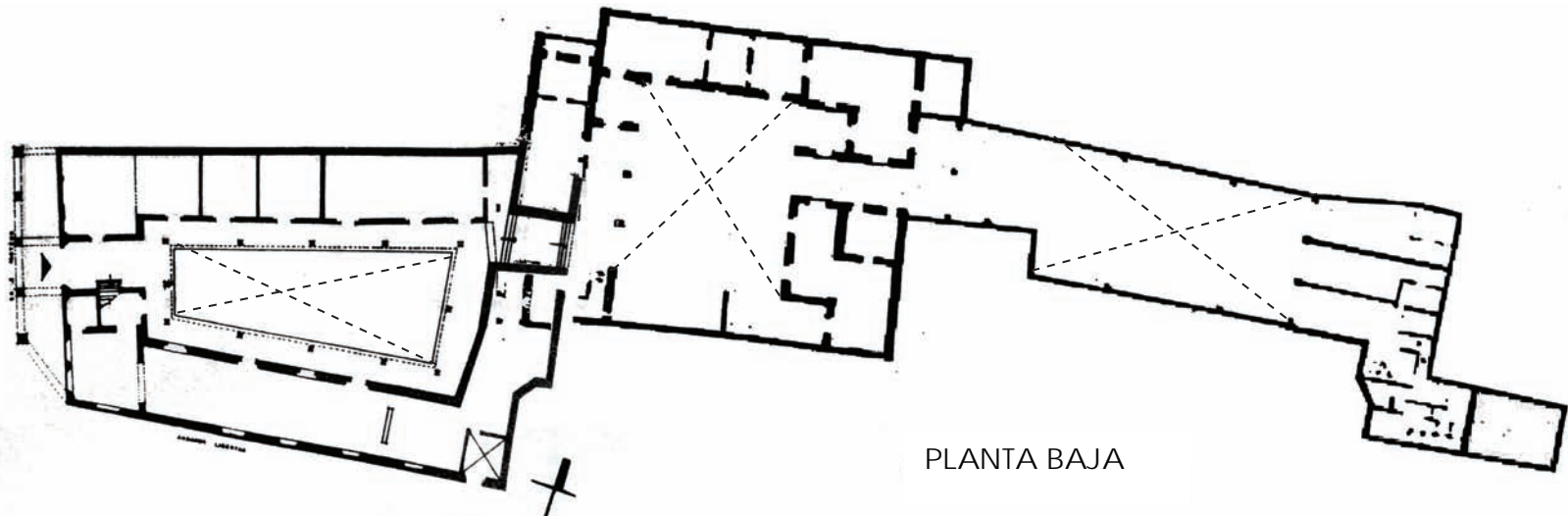


Fig. 44 Croquis de la planta alta y baja del Mesón de Santa Rosa. Fuente: Bravo Guerrero, Sandra. Mesones y ventas en la Nueva España. Arquitectura de Hospedaje. Tesis de maestría (Maestría en Arquitectura), UNAM, Facultad de Arquitectura, México, 2006. p.90

El tránsito y la seguridad en el camino: transporte, transportistas y viajeros

En este apartado se hace un esbozo general a los medios de transporte empleados en la Nueva España, donde predominó el uso de mulas y caballos, en todo el periodo del virreinato para la circulación de mercancía y traslado de personas, ya sea en sus lomos o para la tracción de vehículos, esta breve descripción es con el fin de entender que su uso influyó en el diseño y área de los espacios destinados a su estancia en las ventas y mesones, ya que los patios y corrales representaban entre un 40 y 50% respecto a toda el área construida, gracias a la gran cantidad de animales usados y al tamaño de los coches o carretas, a diferencia por ejemplo del porcentaje destinado para los patios en una casa señorial en la ciudad de México que representaban un 15% a 26% del área total.⁵⁴



Fig. 45 *Arrieros mexicanos*. Carlos Nebel. 1829. Se observa la albarda que es parte del aparejo de las caballerías de carga, que se compone de dos a manera de almohadas rellenas de paja y unidas por la parte que se cae sobre el lomo del animal. Fuente: Viaje pintoresco y arqueológico sobre la parte más interesante de la República Mexicana entre los años transcurridos desde 1829 hasta 1834. Carl Nebel. México, Porrúa, 1963.

Debido a que la mula resultó más eficiente para la carga, era más resistente, andaba una mayor distancia, comía menos, vivían más y eran capaces de recorrer terrenos no aptos para los caballos, su uso fue más difundido e incluso alcanzaron precios muy elevados en los mercados, alrededor de 40 pesos por pieza,⁵⁵ también porque se necesitaban otros dos grupos de animales para su obtención, ya que es la cruce de una yegua con un burro.

⁵⁴ Ayala, A.E. *La habitabilidad en la casa y la ciudad de México en la época de la Ilustración*. En *El Impacto de las Reformas Borbónicas en la estructura de las Ciudades*. Lombardo de Ruiz Sonia coord. Gobierno de la Ciudad de México, México, p.198. El autor presenta una tabla comparativa entre ocho casas señoriales, de las áreas de cada una con sus respectivos patios y van del 15% al 26%.

⁵⁵ Carrillo Acosta, Roberto. *El papel de los Mesones en Zacatecas. El mesón de Tacuba durante los siglos XVIII y XIX*. Tesis para optar el grado de Maestro en Historia. Universidad Autónoma de Zacatecas, 2008, p. 38.

El traslado de mercancías con ayuda de las mulas dio como origen a la actividad conocida como arriería, que proviene del verbo arriar, cuyo significado es estimular a las bestias para que echen a andar, para que sigan caminando o para que aviven el paso. La arriería durante la segunda mitad del siglo XVIII era muy difundida por toda Nueva España, siendo la única actividad económica de amplios sectores de la población como mestizos, negros y comunidades indígenas a quienes les permitía transportar los productos cosechados a sus respectivos centros de consumo.⁵⁶ La mula fue el medio para la integración del comercio interno aunque a finales del siglo XVIII se empieza a vislumbrar sus limitaciones para la economía novohispana por el encarecimiento del producto, por el alto costo de los fletes y la falta de una red adecuada de caminos en buen estado.

La organización del trabajo en la arriería era un grupo de mulas para transportar las mercancías se le llamaba recua y el número dependía de la cantidad de carga que hubiera que trasladar. Por ejemplo una recua, en promedio, podría estar formada por 25 y 35 mulas, cada una de ellas cargaba la mitad de su peso, es decir si pesaba 400 kg, podía transportar 200 kg esa cantidad en conjunto era 5000 kg hasta 7000 kg⁵⁷ por recua. Una recua era manejada por un grupo de personas llamados arrieros, cada uno con una función en específico, ya que los viajes realizados implicaban tareas detalladas, debido a lo largo del trayecto con una duración de varias jornadas, en donde cotidianamente se tenía que cargar y descargar, preparar la comida para ellos y alimentar a los animales.

El mayordomo, que era el principal responsable de que la carga llegara a buen destino, cumplía con todos los trámites burocráticos de guías, contraguías y pagos en las aduanas. El atajador era el encargado de conducir a la yegua “atajadora”, es decir, la que guiaba al resto de los animales. El

56 María Serrera, Ramón. *Tráfico terrestre y red vial en las indias españolas*. Barcelona, Lunweg Editores, 1992, p. 223.

57 Suárez Argüello, Clara Elena. *op cit.*, p.49.

sabanero alimentaba las bestias en las paradas; el cargador o aviador vigilaba el empaque, carga y descarga del mismo (en el viaje podían ir varios de ellos) y los mozos lo cuidaban. Los arrieros no sólo eran contratados para el traslado de mercancías en mulas sino también en carretas, incluso los viajeros los contrataban como guías o para controlar a las mulas que cargaban su equipaje.

Los arrieros eran los principales huéspedes de las ventas y mesones, no exigían muchas comodidades, podían quedarse en los corredores, sobre el suelo y conformarse con cualquier alimento. Los nobles por el contrario se hospedaban en casas de amigos o en haciendas, en algunas ocasiones las autoridades concedían licencias especiales para hospedarse en casas particulares. *“Se concede licencia a Agustín de San Martín y a Miguel Hernández, mercaderes, para hospedarse libremente en casas particulares y no en mesones públicos”*.⁵⁸

No hay muchas ordenanzas que regularan la arriería, esta actividad más bien se desarrolló por tradición de siglos sometida a usos y normas acordadas por cada entidad, entre el cliente y el arriero. Existe un ejemplo del Reglamento de arrieros del consulado de Guadalajara de 1796, compuesto por once artículos, único en su género que el autor Ramón María Serrera presenta la transcripción por completo en su libro Tráfico terrestre y red vial en las Indias Españolas⁵⁹ que en sus diferentes apartados normaba aspectos como el transporte a lomo de bestias, el tiempo de entrega máximo del producto previo acuerdo, el respeto hacia el precio pactado por ambas partes interesadas ya que no era posible establecer tarifas fijas, ni arancel por la variación en el tiempo de traslado, la escasez o abundancia de víveres, de arrieros y otras circunstancias; si sufrían un robo y no era justificado, debían pagar la carga, para la defensa del cargamento se recomendaba portar armas, perros y descansar en parajes acostumbrados, pagar en caso

58 Hernández Torres Alicia. *op. cit.*, p.79.

59 María Serrera. *op. cit.*, p. 229.



Fig. 46 El beato fray Sebastián de Aparicio, patrón de la carretería mexicana (grabado del siglo XVIII). Fuente: Ramón María Serrera. Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas, Madrid, Lunwerg, 1992.

de deterioro de las cargas siempre y cuando el dueño presentara las facturas correspondientes.

En la entrega de aguardiente, vino y vinagre debiera entregarse casi la cantidad que se recibió y sin alterar la calidad del mismo porque podrían llenarlo con agua de pozo; la loza y cristal se deberían entregar sin avería alguna, en caso de transportar canela y cacao se debería hacer un abono correspondiente. Aspectos como el acondicionamiento de los cajones para la carga, los requisitos para el acarreo de aceite, ropa, hierro y cera y por último las multas económicas en caso de incumplimiento.

En cuanto a empaques y embalajes, éstos eran tan variados como mercancías se transportaran: costales de yute, de guangoche⁶⁰ para el cacao, canastas para el grano, pieles de oveja para el sebo, pieles de cabra y cerdo para el pulque, cajones de madera para el mercurio, además de los aparejos (consistentes en cojines rellenos de paja) para proteger el lomo de las mulas.⁶¹

Medios de transporte

En cuanto a los medios de transporte de tracción animal se encontraban la carreta tirada por bueyes que fue introducida a la Nueva España en 1535 por el beato franciscano Sebastián de Aparicio. Vehículo empleado para el transporte de carga a larga distancia en zonas muy concretas del interior y norte del territorio novohispano, sobretodo se uso en las ciudades y consistía en una plancha larga, estrecha apoyada en tres travesaños longitudinales unidos con vigas de madera (costillas) y cubierta con un piso (solera). El travesaño central (pertiga) se prolongaba hacia adelante de modo que los bueyes pudieran ser uncidos mediante yugos a su apéndice terminal.

60 El guangoche es una tela basta, especie de arpillera para embalajes, cubiertas, etc.

61 Calvo, Thomas. *Por los caminos de Nueva Galicia. Transportes y transportistas en el siglo XVII*. México, Universidad de Guadalajara, Centre Français D'Études Mexicaines et Centraméricaines, 1997, p. 45-46.

A finales del siglo XVIII y principios del XIX, los viajeros usaban los siguientes medios de transporte fuera de las urbes: los coches, las volantas, las literas y las diligencias o bien cabalgaban. Un ejemplo de los medios de transporte usados en la época son los datos presentados en las balanzas del comercio marítimo formadas por el Consulado de Veracruz que registra las entradas y salidas de los coches, literas y volantas en ese puerto.⁶² En un lapso de 12 años, de 1807 a 1819, aumentó el uso del coche y por el contrario disminuyeron las literas y las volantas.

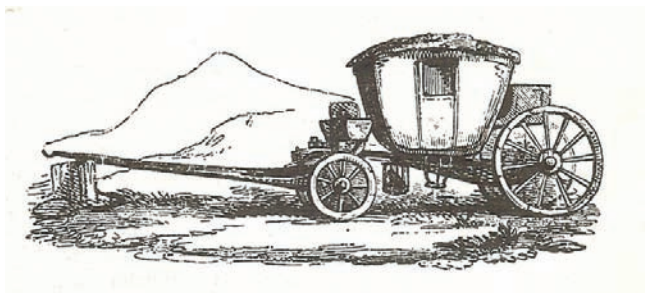


Fig. 47 Dibujo del diplomático inglés George Ward quien compra un coche para su traslado de la ciudad de México al norte del país en 1827. Fuente: Ward, Henry George. México en 1827 México, Fondo de Cultura Económica, 1985 p. 153

Año	Coches			Literas			Volantas
	Entradas	Salidas	Total	Entradas	Salidas	Total	Total
1807	15	14	29	400	394	794	462
1808	53	52	105	394	391	785	-
1809	60	69	129	444	437	881	321
1810	71	74	145	636	630	1266	334
1811	54	52	106	503	497	1000	256
1812	8	15	23	113	119	232	49
...							
1816	7	33	40	28	28	56	6
1817	25	25	50	63	63	126	12
1818	27	27	54	28	28	56	12
1819	37	37	74	132	132	264	46

Tabla 4 Balanzas del comercio marítimo, que registra las entradas y salidas de vehículos del puerto de Veracruz. Fuente: Ortiz, Hernán Sergio. Caminos y transportes en México. México : Secretaría de Comunicaciones y Transportes : Fondo de Cultura Económica, 1994 p.124.

62 Ortiz, Hernán Sergio. *Caminos y transportes en México*. México : Secretaría de comunicaciones y transportes : Fondo de Cultura Económica, 1994, p.124.



Fig. 48 *Coche de colleras*. Claudio Linati. Se observa un gran grupo de mulas, las que tiran del coche y otras sueltas que se llaman de refresco para relevar a las que están fatigadas. Fuente: Claudio Linati. *Trajes civiles, militares y religiosos de México*. 1828. México, UNAM, 1956 p. 114.



Fig. 49 Detalle de *la Plaza mayor de Veracruz* de Carlos Nebel. Fuente: María Serrera, Ramón. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Madrid, Luwenberg 1992.

Los coches conforme se fue consolidando la población castellana en la Nueva España, se convirtieron en un elemento imprescindible en los sectores nobles, tanto que en las ciudades transitaban una infinidad de carruajes, que se exhibían en plazas, calles y paseos públicos. Para los largos viajes se usaban los coches de colleras, antecedente de las diligencias, de menor tamaño que estas, sólo tenían 4 ó 6 plazas. Estos coches podían alquilarse o comprarse para un viaje largo, ya que no existía un servicio regular. No era cómodo viajar en ellos, se sufrían tremendas sacudidas debido al mal estado de los caminos o al chocar con las piedras que la lluvia soltaba de las montañas o bien al franquear las barrancas que se encontraban en la ruta, estas malas experiencias las comentó el pintor y litógrafo italiano Claudio Linati en su visita a México en 1826, quien pintó un coche de colleras en su traslado de Veracruz a la ciudad de México. (fig 48)

La volanta era coche parecido a un cabriolet francés, más bien un carro al descubierto, con varas largas, tirado por una sola bestia, muy usado por los campesinos.⁶³ Existían también las literas, que Robert Poinsett describió acertadamente, la cual toma entre la capital veracruzana y Nopaluca.

*Las literas eran cajones de seis pies de largo por tres de ancho, con tres varillas perpendiculares en cada lado que sirven de sostén para un techo y cortinas de tela de algodón. Este cajón se lleva en mulas, en la misma forma en que una silla de manos es llevada por cargadores. Se extiende un colchón en el fondo del cajón, sobre el cual reposa el viajero. Es un modo muy cómodo de atravesar las montañas, a menos que las mulas se pongan broncas.*⁶⁴

63 Santamaría Francisco Javier. *Diccionario de mejicanismos*. 2a ed. México, Porrúa, 1974, p.1117.

64 Poinsett, J.R. *Notas sobre México, 1822*. op cit., p.57.

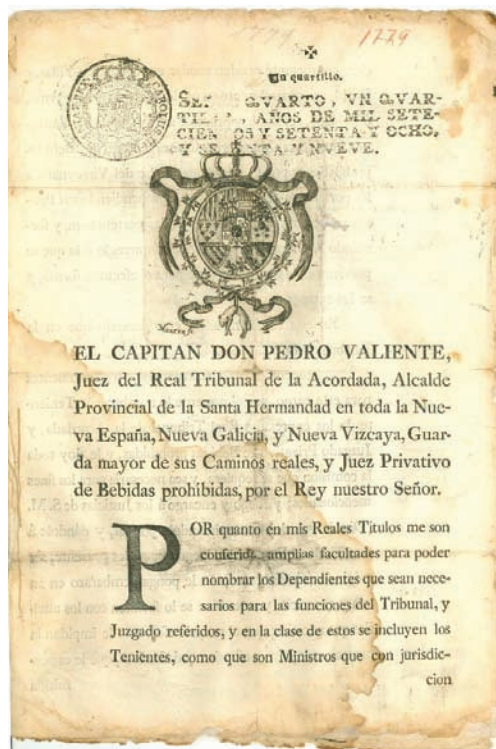


Fig. 50 El Capitán Don Pedro Valiente expide el título de teniente del Real Tribunal de la Acordada a Don Bartholome Gutiérrez de Gandarillas.

Fondo: Alcaldías Mayores. Leg. 61, Exp. 25, Año: 1779. Fuente: Archivo General del Poder Ejecutivo del Estado.

<http://www.archivohistorico.oaxaca.gob.mx/?q=node/113>

La seguridad en el camino:

Los asaltos a los viajeros en el camino a manos de los bandidos era frecuente, las medidas de seguridad que se adoptaron fue la defensa propia, es decir que los particulares y arrieros podían ir armados y con escoltas pagadas por ellos mismos o bien esperaban a que saliera una conducta y se le unían. Las diligencias también llevaban su propia escolta. En el ámbito legal surgió la Santa Hermandad, tribunal encargado de la seguridad en lugares despoblados. Todos ellos se explicarán a continuación.

En 1552 el virrey Luis de Velasco organizó un tribunal especial para perseguir salteadores de caminos y formó “La Santa Hermandad” con jurisdicciones regionales que se encargaba de castigar a los malhechores que asaltaban en despoblado, ya que muchos de ellos vivían en los caminos, sobre todo en las inmediaciones de los volcanes, cerros o montañas y atacaban en cuadrillas. Esta hermandad tiene su antecedente en España desde la Edad Media, cuando se formaron hermandades a cargo de civiles, debido al aumento de asaltos en los caminos, para el siglo XV, el rey las unificó y elevó al rango de nacionales, concediéndoles el título de Nueva Santa Hermandad de los Reyes Católicos.

La máxima autoridad de la Santa Hermandad era el alcalde provincial quien estaba subordinado a la Sala de los Alcaldes del Crimen porque les tenía que dar cuenta de las causas y sus sentencias antes de ejecutarlas.

Para finales del siglo XVII a pesar que el castigo era fuerte, se marcaba con hierro candente a los ladrones, no disminuyó la inseguridad, por lo que el virrey Don Joseph Sarmiento y Valladares, conde de Moctezuma, informó al rey en 1699 que esta medida ya no era suficiente y sugirió que a los aprendidos se les cortara un pie o mano. El rey le respondió en 1700, que podía aplicárseles la pena de muerte si el hurto era de grave calidad.⁶⁵

65 Hernández Torres Alicia. *op. cit.*, p. 18.

En 1719 cuando los asaltos incrementaron considerablemente, El virrey Valero (duque de Linares y Baltasar de Zúñiga Román Sotomayor y Mendoza, marqués de Valero) convocó a los tres oidores y a uno de los alcaldes de la Sala del Crimen, para crear el Tribunal de la Acordada, ampliando sus facultades, los Alcaldes Provinciales ya no estaban subordinados a dar causa de sus sentencias a la Sala de los Alcaldes del Crimen, por otro lado, el virrey tenía la libertad de nombrar a una persona de su confianza como juez del Tribunal y este a su vez, ser asesorado por letrados para dictar sentencia a los ladrones en poblado y despoblado. Con el tiempo el tribunal tuvo atribución en otros delitos, como controlar la venta de bebidas prohibidas⁶⁶.

Sin embargo, el 15 de septiembre de 1771, se emite una nueva cédula real que restringió, otra vez, las facultades del juez enfocándose solamente a las fechorías de los caminos, debían “limpiar la tierra de ladrones, salteadores de caminos y gente de mala vida con la facultad de perseguirlos de día y de noche, no sólo en el campo y despoblados, sino en esta Capital y demás Ciudades y Villas y lugares del Reino”. Los restantes delitos quedaron bajo la jurisdicción de la Real Sala del Crimen. Esta medida, inscrita en las reformas borbónicas, buscó proteger a los miembros de la sociedad que delinquieran, ya que éstos tenían derecho a un juicio completo y a ser juzgados por las leyes comunes⁶⁷.

A su vez, en la Real Ordenanza para el establecimiento e instrucción de Intendentes de la Nueva España de 1786 en el artículo 67 ordenaba a los alcaldes de la Hermandad y a sus cuadrilleros, cumplieran con la obligación de reconocer los campos y montes para tener en seguridad los caminos y el libre comercio de los pasajeros, castigándolos con las penas convenientes, así como auxiliar a los Ministros del Juzgado de la Acordada. Finalmente este tribunal subsistió hasta principios del siglo XIX, en 1813.

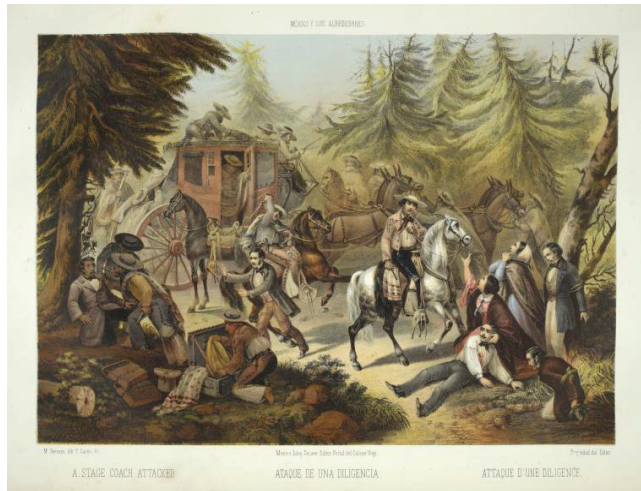


Fig. 51 *Ataque a diligencia*. Litografía de Casimiro Castro. México y sus alrededores. Editorial del Valle de México, 1972. A pesar que las diligencias era escoltadas por “dragones del ejército” (soldados de caballería del gobierno) o escoltas particulares, los viajes eran bastante peligrosos debido al asalto de los bandidos.

66 Rodríguez Sala Ma. Luisa. *Los Jueces Provinciales del Tribunal de la Acordada. Partícipes de la tranquilidad social novohispana (1719-1812)* En: Anuario Mexicano de Historia del Derecho. Año. 2008, Vol.XX.

67 *Ídem*.

En lo que corresponde a las Conductas, éstas eran grandes caravanas de carros de mercancías y plata que se enviaba al rey, todos ellos custodiados por fuertes escoltas, un batallón o regimiento de caballería. A este caravana se le agregaban grandes grupos de personas, diligencias de pasajeros, recuas de mulas, rebaños, viajeros a caballo que aprovechaban la seguridad de las escoltas. Salían cada determinado tiempo de alguna población importante rumbo a la Ciudad de México o los puertos. El señor Xavier Argomaniz en su diario de Querétaro de 1810, anotó el 13 de diciembre la llegada de una conducta:

“Llegó a esta ciudad de la de Guanajuato don Francisco Bustamante conduciendo por comisión del señor General don Félix Calleja los caudales en barras de plata y oro del Rey y de particulares, ocho o nueve prisioneros, los seis eclesiásticos y los restantes seculares y entre éstos el Coronel Canal; así mismo se vinieron algunas familias que ocuparon más de treinta coches. Los caudales y presos se pusieron en el convento del Carmen.”⁶⁸

Fig. 52 *Plan del Rio, Marcha de la Conducta*, 1840, litografía Thomas Egerton. La conducta está formada por mulas que cargan dos cajas cada una con monedas de a peso, cada caja tiene tres mil monedas y van para la costa de Veracruz. Va escoltada por soldados de avanzada y a retaguardia, con destacamentos intermedios. Fuente: Egerton Thomas, *Vistas de México 1830-1840*, México, F. Zamora Millet, 1966.



68 Argomaniz, Francisco. *Diario de Querétaro: año 1810*. Querétaro, Gobierno del Estado, 1972, p.24.

Por otro lado, los viajeros llevaban su propia protección como J.R.Poinsett en 1822 al salir de Veracruz lo acompañó una escolta compuesta de seis dragones en buenas cabalgaduras, al llegar a la siguiente posta, cambia de mulas y debió haber hecho cambio de escolta pero se va sin ellos, ya para el pueblo de la Viga, su custodia constaba de un sargento y cuatro dragones. Cuando partió de la Ciudad de México, lo hizo en compañía de otros viajeros, que iban hasta Huehuetoca, era una comitiva numerosa, como él mencionó.⁶⁹ Después de la guerra de Independencia la inseguridad aumentó notablemente por lo que el gobierno actual publicó un decreto que ordenaba que todo aquel ladrón que asaltara en camino real y se aprehendiera, sería juzgado por una comisión militar y ejecutado ahí mismo.⁷⁰

Otro ejemplo es George Ruxton quien se cruzó con una banda de siete asaltantes, después de pasar la Hacienda La Soledad, a unos metros delante de ellos, un mozo los identificó y se prepararon para defenderse, reunieron a las mulas en el centro y se distribuyeron con seis personas a cada lado, todos ellos prepararon sus carabinas. Al pasar por delante de los asaltantes, quienes ya tenían listos sus lazos, carabinas y pistolas, los dejan ir por ser extranjeros, no sin antes preguntar a uno de los mozos a qué hora pasaría la diligencia y con cuantos pasajeros.

Era preferible viajar en la mañana, para llegar en la tarde a la siguiente parada, no era común hacerlo en la noche por la inseguridad y porque no había alumbrado, al menos que fuera una emergencia o urgiera ahorrar tiempo. Una jornada se iniciaba en la madrugada alrededor de las 3 ó 4, se lazaba y ensillaba a las mulas o caballos, pues como las bestias andaban todas desperdigadas en el patio o en el corral tomaba un par de hora reunir las para después cargarlas y acomodar el equipaje en el coche si es que se llevaba. A las 7 de la mañana partían y a las 9 ó 10 paraban para un refrigerio rápido

69 Poinsett, J.R. *Te odio México. op. cit.*, p. 31 y 44. *Notas sobre México 1822. op. cit.*, p.182

70 Linati Claudio. *Trajes civiles, militares y religiosos de México 1828*. México, UNAM, Instituto de Investigaciones Estéticas, 1956, p.59.

donde encontraran agua o pulque, no se detenían de lleno porque era mejor cubrir la distancia de una vez, para los animales de carga no era conveniente cargarlos y descargarlos por tan poco tiempo porque se enfriaban.

En cuanto a descanso y comida dependía de los propios suministros de los viajeros, porque no siempre se encontraban camas y alimento en las ventas y mesones por ello dentro de su equipaje podían portar por lo común con una cantina que contenía utensilios de cocina, una pequeña vajilla, vino y provisiones, además podían cazar liebres, perdices o aves acuáticas. Cargaban también con pequeños catres de latón plegable o camas portátiles para el descanso, las cuales convenía que tuvieran patas altas para librar el salto de las pulgas.

Si en algo coinciden los cronistas es en la comida, todos prueban los frijoles, tortillas, pulque y chile, alimentos típicos de la cocina mexicana. En la mañana se ofrecía una taza de chocolate y bizcochos. En el trayecto entre Arroyo Zarco y San Juan del Río las villas eran muy distantes y pequeñas con unas cuantas casas de adobe, algunas ofrecían comida y se sabía porque a la puerta se colocaban utensilios con una cubierta blanca que indicaba que el viajero podía comer allí,⁷¹ los alimentos que ofrecían eran huevos, frijoles y leche.

El fraile Ajofrín hace alusión a que los caballeros viajaban con “boato”, es decir, mucha ostentación, para un viaje de cincuenta leguas debían llevar sesenta o setenta mulas para remudar, y hay quien llevaba cien o doscientas. El que iba a caballo, llevaba dos o tres más, un mozo o dos, algunas mulas de carga con la ropa de cama, petacas y baúles. Aún en la segunda mitad del siglo XIX viajaban de este modo, un relato interesante son los viajes de Guadalajara a México del mayorazgo y hacendado Dn. Ignacio Eustaquio Canedo y Valdivielso, Marqués de San Miguel de Aguayo.⁷²

71 Ruxton, *op. cit.*, p. 76.

72 Palacio Magarola, Lucas de. *Mesones y ventas de la Nueva España*. México Prisma,

Se trasladaba en sus propios coches y con sus propios animales, abría la marcha un grupo armado de rancheros a caballo, en seguida venía una diligencia vacía por respeto, después la que ocupaban Don Ignacio Eustaquio, su mujer y sus hijos, atrás la de los amigos de la casa, después la del capellán, el médico, los empleados y por último la que llevaba su ataúd, de palo blanco y un hábito de San Francisco para caso de muerte. En los pescantes del carruaje, iban cocheros, sotas y otros servidores; el equipaje y las provisiones en las covachas y en los techos. A ambos lados de las 5 diligencias y cerrando la marcha, iban criados armados a caballo. Cada diligencia iba tirada por 9 bestias, se usaban caballo si era terreno plano y mulas en el montañoso. En las postas de la familia a 6 leguas de distancia unas de otras, tenían listos 45 animales para diligencias y 50 para servidumbre montada. De su hacienda a México hacia 9 días por lo que necesitaba 3 mil animales de remuda. Lamentablemente falleció en un viaje el 21 de Marzo de 1886 y se emprendió la caravana de regreso de México a Guadalajara, Villa de Ameca y finalmente Hacienda "El Cabezón".

CAPÍTULO II

EL CAMINO Y EL HOSPEDAJE, SU REGULACIÓN LEGAL EN EL SIGLO XVIII

CAPITULO II El camino y el hospedaje, su regulación en el siglo XVIII

Cuando tomó el poder la Casa de los Borbones en España, a principios del siglo XVIII, se realizaron una serie de cambios en la estructura social y económica para la metrópoli y sus colonias, que repercutió en casi todos los aspectos de la vida de sus habitantes. La finalidad fue obtener mayores recursos para la Corona con la reorganización administrativa y productiva. A pesar que las modificaciones se iniciaron en los primeros gobiernos de la dinastía borbónica, fue durante el reinado de Carlos III (1759-1798) cuando tuvieron su mayor auge.

Para implantar las reformas en las Indias españolas se enviaron de España toda una serie de funcionarios formados bajo la nueva ideología y con instrucciones precisas de actuación, a la Nueva España llegó el visitador D. José de Gálvez en 1765, dentro de las principales reformas que impulsó fue la apertura de caminos por donde pudieran transitar los vehículos, por otro lado disminuir la influencia y el poder de la iglesia, así como la de los gremios, para lo cual, la Corona expulsó a la Compañía de Jesús en 1767 ya que en sus colegios instruía a la sociedad novohispana; su expulsión también se debió al poder económico que tenían por la gran cantidad de propiedades como haciendas, colegios y misiones.

Encuanto a los gremios eran una corporación de trabajadores artesanales que marcaban la pauta para la producción de las artesanías, implantaban sus características, el uso de las materias primas, el modo en que se fabricaban, y la transmisión del oficio dentro de sus talleres. Emanciparse de los gremios no era fácil, los impuestos y derechos que pagaban era una buena fuente de ingresos, sin embargo fueron abolidos por las formas precapitalistas de producción, ya que este sistema impedía el libre comercio y la propuesta de nuevos estilos en el diseño, por esta razón la Corona impulsó una educación más técnica para incrementar la productividad acorde con las nuevas corrientes ideológicas, por lo que fundó, entre otros, el Jardín Botánico para el estudio de especies americanas, la Escuela de Minas para el fomento de la minería y la Academia de Bellas Artes de San Carlos para el desarrollo de artes y oficios.

El origen de la Academia de San Carlos se asoció a la necesidad de la acuñación de la moneda, base del liberalismo económico para el libre intercambio, para tal acometido el rey Carlos III, en 1778, encargó al grabador español Jerónimo Antonio Gil abrir una escuela de grabado en la Nueva España, la cual se establece en la Casa de Moneda de la Ciudad de México en 1781. Gil era encargado de enseñar la técnica, útil no sólo para la acuñación sino para la cartografía y elaboración de planos que requerían ser producidos. El 25 de diciembre de 1783 el rey firmó el decreto de fundación de la Real Academia de las Nobles Artes pero hasta 1785 la Academia abre solemnemente sus puertas.

La importancia de la implantación de la Academia para la arquitectura era transmitir el conocimiento tradicional de los órdenes clásicos, fungir como instrumento para controlar las artes y oficios y que los arquitectos educados en ella, se hicieran cargo de las obras requeridas para la explotación reformista. La Academia emitía dictámenes para normar que los proyectos se realizaran bajo los cánones del estilo clásico, para evitar que el barroco se siguiera difundiendo por tal razón se tenían que ingresar los planos a la Academia para que alguno de sus miembros emitiera un dictamen.

La Corona adoptó el nuevo estilo clásico en todas las obras que emprendió: fábricas, alhóndigas, aduanas, edificios de intendencias, colegios, etc. lo utilizaba como emblema del espíritu moderno,⁷³ por ejemplo la construcción de la Real Fábrica del Tabaco, a cargo del ingeniero militar Miguel Constanzó, que fue uno de los negocios más prósperos que monopolizó la Corona, así como el control del azogue, de los naipes, del papel sellado y de la nieve. Un ejemplo es la construcción del mesón Arroyo Zarco, sobre el cual se profundizará más adelante.

73 Lombardo de Ruiz, Sonia. *Las Reformas Borbónicas en el arte de la Nueva España*. (1781-1821) En: Y todo...por una nación. Uribe Eloísa (coord.) México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1987, p.29.

CAPITULO II El camino y el hospedaje, su regulación en el siglo XVIII

El ingeniero militar Miguel Constanzó llegó a México en 1764, fue una figura importante tanto para el desarrollo de las Reformas Borbónicas como colaborador directo de varios virreyes; fue comisionado a la exploración del territorio en el Septentrión Novohispano, donde participó como cartógrafo en la realización de varios mapas, como el del Golfo de México, la Bahía de la Paz, el Mar de Cortés y la Bahía de San Bernabé. Dentro de las obras civiles realizó en 1772 la ampliación de la Casa de Moneda, en 1779 proyectó y construyó la Fábrica de pólvora de Santa Fé, así como la Fábrica de cigarros de la Ciudad de México y para finales del siglo XVIII su obra más importante el Convento de la Encarnación de la Ciudad de México. En la Academia de San Carlos, se desarrolló como académico de mérito y después director de arquitectura, en 1785 fue designado director de Matemáticas.⁷⁴

Él, junto con otros ingenieros militares destacados realizó la infraestructura que se requirió para el desarrollo económico reformista como puentes, caminos, obras hidráulicas, portuarias y defensivas, plasmando en cada una de ellas las formas clásicas. En la zona de estudio de esta tesis de México a Querétaro, se mejoraron tramos del Camino Real de Tierra Adentro, el de Vallejo, La cuesta de Barrientos y la cuesta que va a Tula, así como el puente en San Juan del Río, el ingeniero Constanzó se hizo cargo de las obras, con el fin de impulsar el desarrollo del comercio, ya que gracias a la mejora de caminos, el transporte de mercancías emplearía menos tiempo en sus recorridos y por ende disminuirían los costos del traslado y del producto.

Los proyectos de adecuación del camino por integrantes de la Academia de San Carlos

Para el año de 1793 el virrey segundo Conde de Revillagigedo manifestó en una de las cartas a don Diego de Gardoqui que una de las causas que tenía colapsado el comercio mexicano era la falta de caminos,

⁷⁴ Ortiz Macedo Luis. *El arte Neoclásico en México*. México, D.F. UNAM, Seminario de Cultura Mexicana, 2012. p. 124.

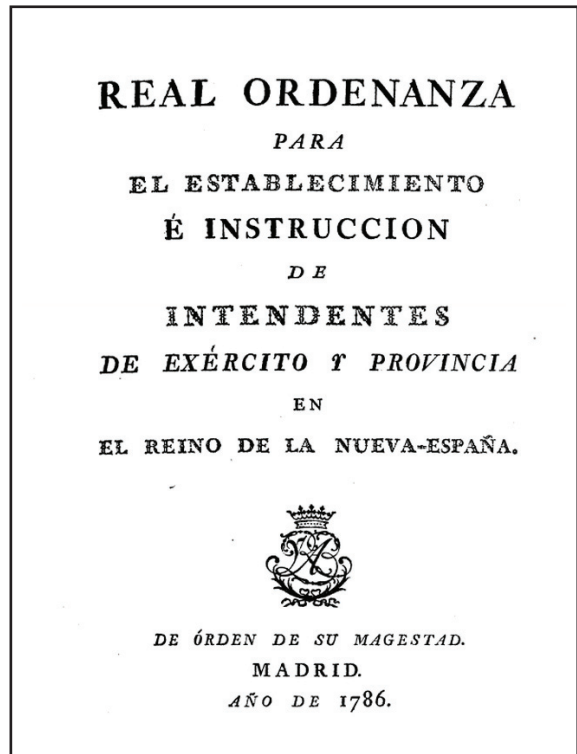


Fig. 53 Con el fin de restarle poder al virrey y mejorar la administración de las colonias españolas, la Corona implementa las Intendencias, un nuevo orden político tomado del modelo de Francia.

puso de ejemplo el camino a Veracruz, del cual “tres cuartas partes del camino son llanas y cómodas para coche, pero la otra cuarta parte es tan montuosa que no se pasa por ella en carruaje sin mucho riesgo e incomodidad”⁷⁵ el recorrido de este puerto a la ciudad era de 22 días y se extendía hasta 35 en tiempos de lluvia. Si esto pasaba en uno de los caminos más importantes, qué sería del resto.

Tal vez por este panorama, la política de caminos del segundo Conde de Revillagigedo fue muy eficaz, retomó el proyecto hecho en 1768 por el Ingeniero Aylmer para el camino de México a Toluca, con el fin de hacerlo carretero y disminuir la distancia de 16 a 14 leguas y por ende reducir el costo del maíz, trigo, tabaco, pólvora y naipes y otros efectos que se conducían por aquí, y obtener más utilidad para la Real Hacienda, el proyecto fue encomendado al Ingeniero militar Manuel Agustín Mascaró. Otro ejemplo es el camino a Veracruz, para el cual mandó a levantar un plano y hacer un reconocimiento al coronel de ingenieros don Pedro Ponce, con el fin de abrir un nuevo camino que acortara la ruta, por otro lado, se mejoraron tramos de los caminos y puentes de Yucatán, en las inmediaciones de Guadalajara se hicieron más puentes y los de las entradas a la Ciudad de México se restauraron.⁷⁶

Respecto a la reglamentación de caminos en la “Real Ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el reino de la Nueva España” publicada en 1786, hizo alusión al mejoramiento de caminos y puentes a cargo de los jueces y subdelegados de provincias. Así mismo indicó que en todos los sitios donde se juntaran dos o más caminos o sendas, se colocaría un madero levantado y fijo con su tarjeta que dijera: Camino para tal lugar, añadiendo a la inscripción si son de herradura o carruaje con motivo de que los que pasen de ida y vuelta vayan con segura noticia y sin recelo de extraviarse.⁷⁷

⁷⁵ María Serrera, Ramón. *op. cit.*, p.253.

⁷⁶ Ortiz Macedo Luis. *op. cit.*, p.65.

⁷⁷ *Real Ordenanza para el establecimiento e Instrucción de intendentes de la Nueva*

CAPITULO II El camino y el hospedaje, su regulación en el siglo XVIII

Dentro de los caminos que se mejoraron está el de Vallejo, al norte de la capital, que se vió afectado por las fuertes lluvias de 1792 que provocaron el desbordamiento del Río San Pablo y por ende la anegación del camino, estando cerrado para el tránsito de coches y recuas, provocando grandes rodeos hasta Guadalupe o los Remedios. Por órdenes del virrey segundo conde de Revillagigedo, el ingeniero militar Miguel Constanzó, el arquitecto Ignacio Castera y el ingeniero militar Manuel Agustín Mascaró acompañaron al regidor Ignacio Beye al reconocimiento de los daños en el camino.⁷⁸

Constanzó informó el 21 de Septiembre que el camino se inundó porque se encontraba un nivel abajo de los campos que lo circundaban, por ello recomendó elevarlo una vara sobre el nivel actual y ensancharlo a 18 varas a efecto de que puedan contarse 14 útiles para que transitaran dos coches o carruajes cuando vengan de vuelta encontrada, sin atropellar a las recuas y a las gentes que transitan a pie o a caballo, así como sembrar árboles a lo largo del talud del camino, de manera que se fortalecieran los bordes. Propuso mejorar la solidez y permanencia de los terraplenes, apisonándola bien y agregando arena a la tierra utilizada. Finalmente establecía un costo de tres pesos la vara lineal del camino, un total de 39 mil pesos porque el largo del camino era de 1300 varas.⁷⁹

Tiempo después el 20 de Mayo de 1793, el ingeniero Constanzó realizó un nuevo informe contestando al arquitecto Castera, quien consideraba inexacto el presupuesto del ingeniero e innecesario el ancho propuesto de 18 varas y de colocar árboles en los taludes: *El camino de Vallejo es uno de los más frecuentados, y la Garganta por donde entran y salen cuantos vienen de tierra adentro, por cuya razón estimo que debe tener una anchura proporcionada al*

España, 1786. art.65. p.75

78 AGN. Caminos y Calzadas. Vol. 3 Exp.8 f.187.

79 Moncada Maya, José Omar. *El ingeniero Miguel Constanzó un militar ilustrado en la Nueva España del s. XVIII*. UNAM, México, 1994, p.202.

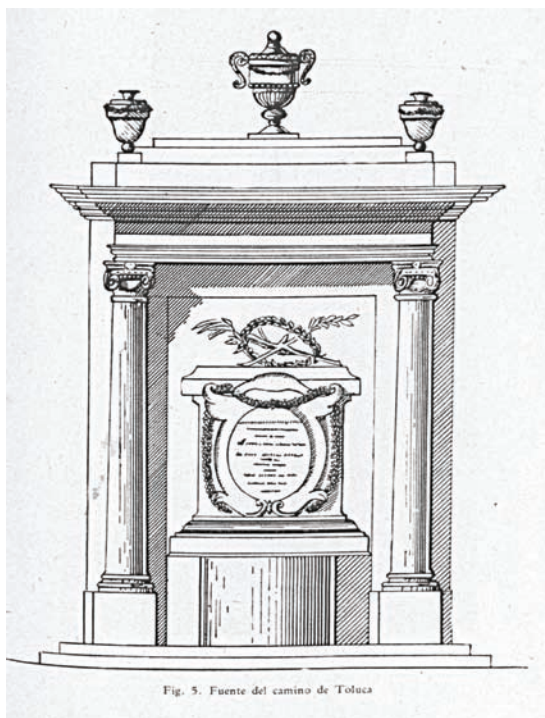


Fig. 5. Fuente del camino de Toluca

Fig. 54 Proyecto de Fuente para Toluca diseñada por Manuel Tolsá para conmemorar la construcción del camino a Toluca en 1794, ambas obras, el puente y el camino, promovidas por el virrey II Conde de Revillagigedo. Se construyó en el inicio del camino. Actualmente ya no existe. Fuente: de la Maza, Francisco, Algunas obras desconocidas de Manuel Tolsá. Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas. Vol. IV. No. 14 año 1956.

*tráfago de recuas y de coches que por el pasan continuamente*⁸⁰ argumentó que si calzadas menos transitadas como la de Chapultepec tenía 16 varas de ancho en comparación con esta que tenía 12 se justificaba perfectamente aumentar a 18 varas el ancho. En cuanto al material él argumentó:

*Para encontrar tierra, no veo que sea necesario ir a buscar muy lejos: las zanjas que se abran a los costados pueden producir lo que baste y no creo que los dueños de los terrenos inundados tengan derecho a reclamar el cortísimo daño que de esto se les siga, cuanto ellos son tan interesados (y lo es el público cuyo bien es preferible al de un particular), al beneficio que en esto van a disfrutar. Por lo cual me parece que no hay motivo para no dejar el camino en las diez y seis varas de ancho, ni para el aumento de precio que se pretende.*⁸¹

En este sencillo ejemplo, observamos otra vez la influencia del pensamiento racionalista en la innovación de los materiales empleados para conseguir una mínima inversión y un máximo rendimiento.

Otro tramo del camino que se propuso su compostura fue el cercano al pueblo de Tula siendo el paso preciso para toda Tierra Adentro hacia los pueblos del Norte, que incluía las cuestas de Tula, Barrientos y San Antonio, el Capitán de Ingenieros Manuel Agustín Mascaró realizó el reconocimiento de las tres cuestas entre el 21 de marzo y el 1 de abril de 1794, así como los cálculos y presupuestos; consideraba la necesidad no sólo de “zanjearlas y aplanarlas sino que es indispensable ensancharlas en algunos parajes” consideró que una anchura de ocho varas era suficiente para que pudieran circular dos carruajes si se encontraban.⁸² En este caso el Ingeniero militar Miguel Constanzó revisó la propuesta y presupuesto presentados por el Ingeniero

80 AGN. Caminos y Calzadas. Vol. 3 Exp. 8 f. 224-225.

81 *Ibidem* p.203

82 AGN Caminos y Calzadas ,Vol. 3, exp. 11, p.272.



Manuel Mascaró, informándole al excelentísimo señor Conde de Revillagigedo su parecer siendo este muy acertado:

*Aunque para la consecución de este útil proyecto fuese necesario sacrificar algún caudal más, tengo para mí que pudiera darse por bien empleado si se atiende al importante servicio que recibiría el público en la rehabilitación de unos pasos tan molestos donde diariamente experimentan los arrieros y toda clase de caminantes los mayores quebrantos y averías en sus personas, efectos y ganados.*⁸³

Para su ejecución el subdelegado de Tula propuso ocupar hombres de su cárcel y pueblos aledaños pagándoles un real diario, así como a los vagos y ebrios, nombra también a los vecinos del pueblo con un pago de un real y medio. La cal y la piedra, se hallaban bastante a la mano, todo esto expresado en una carta al virrey segundo Conde de Revillagigedo.⁸⁴

Fig. 55 Plano de la cuesta de Tula elaborado por el ingeniero militar Manuel Agustín Mascaró en 1794. La cuesta iba de A a B. Propuso un muro de cal y canto de ocho varas de largo por una de ancho y tres de altura para impedir el descenso de las aguas, también proyectó una zanja para darle salida por la falda del cerro y desembocar en el río rosas. Fuente: AGN. Caminos y calzadas, vol. 3, exp. 11, p.268

⁸³ AGN. Caminos y Calzadas, vol. 3, exp. 11, p.277.

⁸⁴ AGN. Caminos y Calzadas, vol. 3, exp. 11, p.274-275.

La compostura del tramo de la Cuesta de Barrientos se promovió gracias a que el virrey Don Miguel José de Azanza hizo una visita al inconcluso desagüe del Valle de México en abril de 1799, cuando cruzó la cuesta o “puerto” de Barrientos: *“vi sin admiración que un camino garganta de toda la tierra adentro se hallase tan incómodo y molesto, por la pendiente y lo desigual del piso que apenas puede pasar carruaje alguno sin riesgo y con suma incomodidad”*

Convencido de que los principales beneficiados serían los vecinos y hacendado de la Provincia de Cuautitlán ordenó se les enviara un oficio para la recaudación de fondos para su “composición”, nombrando al capitán Pedro Antoneli como tesorero y a Don Cosme de Mier la administración, quienes tendría este cargo hasta el final de la obra. Aunque se recabaron fondos, debido a la remoción del virrey en 1800 a España se detuvieron las actividades.

Hasta 1803 es cuando se retomó el proyecto, por órdenes del virrey José de Iturrigaray, y se convoca de nuevo a Don Cosme de Mier, quien le sugirió que para reunir más fondos para la compostura se cobre un peaje temporal en lo que dura la obra, seis reales a los atajos de 30 mulas. En esta ocasión el encargado del reconocimiento de la cuesta fue el arquitecto Ignacio Castera en marzo de 1804, quien comunicó que era penosa en su tránsito por elevada, estrecha y con mucha variedad de terreno:

“de piedra en la cumbre, tepetate a la bajada del Norte y tierra incompactable en la bajada del Sur en sus 1340 varas de longitud en todo lo que es ascenso, 920 al sur y 420 al norte, necesita ampliarse hasta 12 varas, emparejar el tepetate y empedrar la tierra de mala calidad y hacer una zanja en la parte contraria de la pendiente para evitar que las aguas temporales hiriendo en el camino lo maltraten con frecuencia”⁸⁵

85 AGN. Caminos y calzadas. Vol. 18. Exp. 6. f. 92-93.

Por lo cual propuso primero zanjear, hacer el desmonte y con esta piedra emparejar, rebajar el tepetate, hallanar la pendiente, ampliar el ancho en la cumbre y hacer los caños subterráneos. Las obras comenzaron pero para su conclusión se quedaron sin dinero y Don Cosme de Mier solicitó un arquitecto para que hiciera el presupuesto de la conclusión de la obra, así que en julio de 1804 el arquitecto Joaquín de Heredia, académico de mérito de la Real Academia de San Carlos realizó la estimación:

“El Exmo. Señor
D. Joseph de Iturrigaray
Virrey de esta N. E.
Por el clement^o Carlos IV
Rey de España y de las Indias
Consultando a la comodidad pública
Hizo allanar esta áspera montaña
A costa de los circunvecinos
En 1^o de Agosto de 1804
Por comisión dada
Al Sr. D. Cosme de Mier y Trespalacios
Del Consejo de Su Maj.
Oidor Decano de esta R’ Aud.”

Fig. 56 Inscripción en castellano que se talló en la lápida de la pirámide conmemorativa de la construcción de la Cuesta de Barrientos diseñada y construída por Manuel Tolsá en 1805. Fuente: de la Maza, Francisco, Algunas obras desconocidas de Manuel Tolsá. Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas. Vol. IV. No. 14 año 1956.

y reconocido con toda escrupulosidad vi le falta el rebajo de dos y media varas de corte en la cuesta prosiguiendo en sus faldas de uno y otro lado disminuyendo este para suavizar la subida y bajada; falta igualmente zanjear de uno y otro lado el camino, como en distancia de 2,400 varas de ambos lados, advirtiendo que la de lado de oriente debe trazarse de mayor capacidad o vaso por ser la que recibe todas las vertientes de las lomas de aquel rumbo. Debe ampliarse dos o tres varas el camino en la cumbre donde en el día se está trabajando por estar estrecho en esta parte debe bajarse todo el cascajo menudo que se ha sacado, a lo plano del Camino y sus laderas para masizarlo y evitar lodazares que sin él se formarán. Deberá continuarse la cerca de piedra del lado poniente para resguardarlo por aquella parte y echarle rebocado tosco y llenarla en toda su longitud de una lechada espesa para afirmarla más, por todo lo expresado tengo calculado--asciende su costo hasta su conclusión a la cantidad de mil trescientos cincuenta pesos.⁸⁶

Antes de terminar las obras de la Cuesta de Barrientos, en 1805 se encargó a Manuel Tolsá que hiciese una pirámide conmemorativa para colocarla en el lugar más visible de la cuesta, con dos inscripciones, una en español y otra en latín. El costo lo estimó considerando que el zócalo fuera de piedra chiluca y el resto de cantería, que los canteros cobrarían más

86 AGN. Caminos y calzadas. Vol. 18. Exp. 6. f-102.

que en México y que dicha piedra debería traerse desde Nuestra Señora de los Remedios hasta la cuesta de Barrientos, era de ciento cincuenta pesos, sin incluir las lápidas, para las cuales propuso que fueran ya sea de piedra chiluca a ochenta pesos las dos lápidas o de mármol a ciento pesos las dos, con inclusión de su costo, el labrado, grabado de sus letras, su conducción y pintado de negro al óleo siendo esta última más cara.

Para su ejecución se emplearon albañiles, peones y canteros como lo detalla Manuel Tolsá en las cuentas erogadas para la pirámide, incluye los cortes de las piedras de mármol y de sillería, por aserrarlas para sacar cuatro lápidas, por labrarlas el cantero, por pintarlas de negro al óleo y por el escribiente que escribió en letras mayúsculas y en grande las inscripciones, curiosamente menciona que prestó dos picos a los canteros y tuvo que pagar el desempeño ya que estos los empeñaron en Tlalnepantla y por el coche que le costó para ir a Barrientos. Esta memoria es muy detallada ya que el propio arquitecto puso de su dinero, el cual reclamaba su pago aún dos años después.

Por último, otro camino que se mejoró fue el de San Blas a Tepic, el motivo de su construcción fue para unir el Camino Real de Tierra Adentro con el puerto de San Blas, segundo puerto de importancia en el Pacífico, después de Acapulco, que se convirtió en punto de partida para las expediciones del Pacífico Norte en el último tercio del siglo XVIII.

Con respecto al dinero que se empleaba para las obras era todo un reto recabarlo, se convocaba a los vecinos y hacendados del lugar para su cooperación, en algunas ocasiones el gobierno aportaba una parte. Otra iniciativa era el cobro de peaje, los transeúntes tenían que pagar para tener derecho al paso, gracias al peaje se inició el impulso constructor de los caminos, pero funcionó solamente como un paliativo y no fue una solución total para su construcción, a veces, podría resultar contraproducente por que los viandantes daban grandes rodeos para evitar el peaje, en el caso de San Juan del Río se iban por el pueblo de Santa María Amealco, Villa de Cadereyta.

CAPITULO II El camino y el hospedaje, su regulación en el siglo XVIII

En el trayecto de la Ciudad de México a Querétaro existió un cobro de peaje en San Juan del Río donde se estableció para solventar el gasto de la construcción de un tajo en el río y la reparación del puente la Venta. Ahora veamos que los pobladores de San Juan del Río en la Jurisdicción de Querétaro informaron al virrey Matías de Gálvez y Gallardo en el año de 1781, por medio de una carta que escribió el teniente de corregidor que su poblado corría peligro de inundarse con las avenidas que traía el río porque había introducido sus agua hasta 180 varas al interior de sus calles y siendo estas de poca pendiente, apenas una vara y la caja del río poco profunda temían un desbordamiento que impidiera además el paso por su hermoso puente y con esto fastidiar el tránsito y comercio de todo el Reyno en la garganta de tierra adentro. El reparo único después de varios que se practicaron, era abrir un tajo para la falda del cerro llamado Tesaimacu en el cauce del río, para que las aguas se dividieran entre este y la antigua caja en los primeros años y el curso del tajo se lleve todo el río en lo sucesivo.⁸⁷

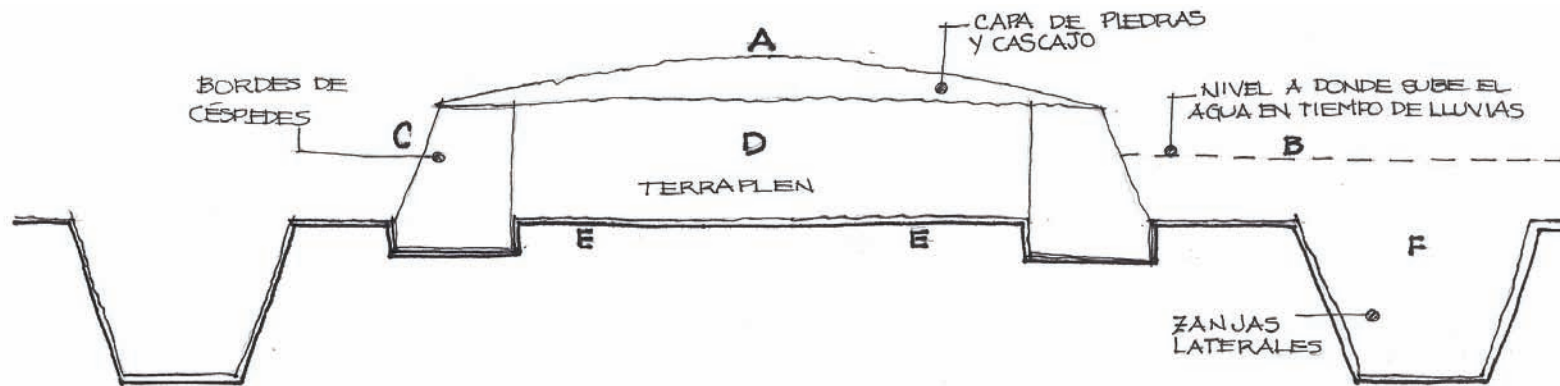
Como respuesta se le permite al Teniente convocar a los vecinos y labradores del pueblo a quienes hiciera presente la causa pública del reparo del río, procurando que cada uno contribuyera de acuerdo a su ingreso. Al año siguiente, en 1782, con motivo de una fuerte tormenta que ocasionó el deslave de los bordes del cauce del río y daños al puente, es que se propone el cobro de peaje a quien pase por el puente durante cuatro o cinco años para poder coleccionar dicha cantidad. Por cada forlón o partido que pase por el puente con su havío de un peso, las volantas y literas cuatro reales, cada atajo de mulas hasta el número de treinta, cuatro reales, cada vaciada de carneros un peso, sin pago no se permitiría el tránsito.

Finalmente la construcción del tajo llevaba un 80% de avance para el año de 1784, sin embargo ya no había recursos para su conclusión, el arquitecto académico de mérito Francisco Ortiz de Castro fue el encargado de realizar el presupuesto para su término, así como, de reconocer el avance de

87 AGN. Caminos y Calzadas. Vol. 12 Exp.2 f.32.

la obra, la cual calificó de acertada porque evitaba la inundación de las casas de la parte baja del pueblo, además de no dejar incomunicado al puente La Venta, una de las mejores obras de su especie que hay en la Nueva España y de las más útiles por ser la garganta precisa de toda la tierra adentro.

En resumen, con la ayuda de los conocimientos científicos de los ingenieros se hicieron rutas cada vez más rectas, proyectadas con más cuidado en su trazo y materiales, es decir, suavizar las pendientes, mejorar la resistencia y durabilidad de los pavimentos, zanjear los caminos para evitar anegaciones así como la construcción de muros para detener el agua, además hacerlos más anchos para agilizar el tránsito.



- A Capa de piedras y cascajo que cubre el terraplen que forma la calzada.
- B Nivel a donde sube el agua en tiempo de lluvias y con las avenidas más alto
- C Bordes de céspedes que sostienen el terraplen.

- D Terraplen que forma la calzada hecho con capas de tierra bien apisonada.
- E Nivel del antiguo camino
- F Zanjas laterales que corren a todo lo largo de la calzada.

Fig. 57 Croquis de corte transversal de un camino, que ejemplifica las obras que se hicieron en los casos documentados de este capítulo, como ampliación de las calzadas, construcción de zanjas laterales para el agua de lluvia y mejora de materiales. Dibujo: Isis Isidoro, 2015. El dibujo se realizó en base al plano de la *Calzada de Arroyo seco, San Juan del Río, Qro.* 1856. Productor: Teodoro Detatroupliniere. AGN. Mapas, planos e ilustraciones.

El espíritu reformista en la reglamentación del hospedaje.

Así como los caminos estaban en pésimas condiciones durante la época del virreinato en la Nueva España, también las ventas y mesones, los viajeros hallaban sin duda el más vil alojamiento, tanto en las condiciones físicas de las casas, como en el áspero trato de los mesoneros, los alimentos que se les ofrecía, si es que los había era el más sencillo plato mexicano, frijoles y tortillas, eso si nunca faltaba una taza de chocolate; los cuartos cuando había disponibles, no tenían puerta o cerradura, los pisos ya eran un lujo y en fin encontraba la cama más dura e incómoda donde tenía la fortuna de hallarla, casi siempre vieja y llena de pulgas.

Bajo este panorama, la Corona promovió una mejora en el servicio de hospedaje y en los edificios mismos, a través de ordenanzas y reglamentos. En la Real Ordenanza para el establecimiento e instrucción de Intendentes y ejército y provincia en el Reino de la Nueva España de 1786 se hacía mención a la mejora de caminos y que en todo pueblo o paraje de tránsito no faltasen ventas, posadas y mesones debidamente ajuareados y suficientemente capaces, con la competente provisión de víveres, camas limpias y demás exigencias propias de un buen hospedaje, para la asistencia y alivio de los caminantes y al menor costo posible.⁸⁸ Para que se hicieran ventas y mesones en los tránsitos donde no las había, se informaría a la junta superior de hacienda y esta resolvería que se construyeran de los sobrantes de propios y arbitrios o por medio de repartimiento entre los que se beneficiarían.⁸⁹

Sin embargo, el virrey segundo Conde de Revillagigedo, uno de los más distinguidos virreyes de la Nueva España, originario de la Habana, Cuba en las instrucciones que dejó a su sucesor el marqués de Branciforte en 1800 mencionó que es impracticable tal disposición por la falta de ingenieros

88 Ortiz Macedo Luis. *op. cit.*, p.68.

89 *Real Ordenanza para el establecimiento e Instrucción de intendentes de la Nueva España, 1786.* Art. 66 sobre ventas y mesones, p.76.

que puedan levantar los planos y por la falta de fondos con que solventar dichas obras.⁹⁰

En el año 1791 el Intendente de México entregó al virrey II Conde de Revillagigedo los Reglamentos formados por el Subdelegado del Partido de Chalco, Manuel Fernández Flores, sobre diferentes temas como el bando general, maestros de escuela, mesones, mercados, barrios, el arreglo de los temascales o bañeros, instrucción de Gobernadores, alcaldes y demás oficiales de República de Indias, pareciéndole conveniente la aprobación de “Vuestra Excelencia” sugirió se imprimiera para el gobierno de todas las Jurisdicciones, así que envía la solicitud al fiscal correspondiente para su aprobación.⁹¹

Este reglamento constaba de 18 reglas que tocaban diversos aspectos como la higiene, ordenó que los cuartos estuvieran limpios y aseados, bien ventilados, con camas, numerados y con cerradura; por otro lado, el abasto de víveres, el trato amable de los mesoneros hacia los viajeros, a quienes debían proporcionar remedios caseros para males comunes como el cansancio o enfriamiento, el registro de huéspedes así como de sus animales y el alimento que se le daba a estos, ya que frecuentemente era motivo de disputa si se enfermaban los caballos o mulas, otro punto es el comportamiento de los huéspedes como no pintar ni rotular las paredes, así como abstenerse de hacer ruido, el cuidado del bagaje (equipaje) de los viajeros y transportistas y por último el alumbrado o iluminación de habitaciones, caballerizas, parajes cercanos así como mantener siempre un farol en el pórtico de acceso.⁹² A continuación las reglas más importantes.

90 Commons, Aurea. *Las intendencias de la Nueva España*. México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 1993.p. 109.

91 AGN. Gobierno virreinal, subdelegados, vol. 53, exp. 7, fojas 60-65.

92 Reglamento de mesones en el Apéndice de Bravo Guerrero, Sandra. *op. cit.*

CAPITULO II El camino y el hospedaje, su regulación en el siglo XVIII

Reglamento de mesones⁹³

Deberán estar en todas sus partes limpios y aseados, con provisión de comida, camas, paja, y cebada, que cobrarán con arreglo al arancel...

Como el arancel no puede prevenir todas las cosas que ocurren, deben los mesoneros equitativamente graduar aquellas que queden a su arbitrio con justa consideración ... de este modo los huéspedes les abundarán más, y lograrán legítimamente iguales o mayores utilidades.

Darán todas las noches a las nueve, parte a la justicia (subdelegados de la provincia) de los huéspedes que se registraron en el día; con su nombre, destino y una ligera filiación poniendo al margen una letra M a los que hubieren hecho medio día en el mesón, N a los que hicieren noche, D a los que se detuvieren un día, y si 2 este número al margen y si 3 o más igualmente.

Al ingreso de los huéspedes se les prevendrá a buen modo no rotulen, pinten, ni ensucien las paredes por ser contra el asco y estar prohibido por la justicia que procederá contra ellos siempre que den parte oportunamente y si se hallasen rotulones obscenos, se arrestará al pasajero que los haya escrito o al mesonero que no diese el autor de tal torpeza y se procederá contra unos y otros al arbitrio prudencial de la justicia.

Cuando en los mesones se aloje tropa se hará igual prevención cortés al comandante dándole parte a la justicia...

Pedirán certificación de casados o que acrediten los que en su compañía traen mujer que su unión no es delincuente y darán parte a la justicia, cuando de las preguntas inquisitivas se de fundada sospecha les negarán el hospedaje y pernoctación en un mismo cuarto. El cronista George Ward

93 AGN Subdelegados. Vol. 53. Exp.1. f.60-65

ejemplifica esto: “ Debido a la escasez de cuartos, la señora Ward, las dos niñas y las sirvientas generalmente se alojaban juntas...”

Celarán no haya entre los huéspedes ni personas, bajo las penas contra ellos establecidas, juegos prohibidos ni otros enceres, amonestándoles se abstengan del ruido y voces extemporáneas que suelen dar algunos entrantes, estantes o salientes de ruin crianza sin atender al descanso y sosiego que necesitan los demás, y si no obstante la política amonestación prosiguieren, darán parte a la justicia sea la hora que fuere.

El mesón mantendrá bien iluminado siempre un farol en el zaguán principal y luz en los demás parajes de tránsito a las hospederías y caballerizas o en los que sean espuestos a malos usos.

Tratarán los huéspedes con la mayor humanidad, proporcionándoles con buena voluntad los alivios posibles, especialmente cuando vengán indispuestos o mojados, procurando el mesonero a prevención, tener romero, alhucema y laurel que cocido en agua es excelente para dar baños en las piernas, y un aguardiente o vino para los dolores gotosos; para calentar los extremos fríos sahumar paños y aplicarlos calientes a un dolor...(Se incluyen cerca de diez remedios naturales más) estos medicamentos pueden con oportunidad socorrer al viandante, y cuando éste espontáneamente no lo pague con tácito reconocimiento, como es regular, se le cobrará equitativamente.

Si los huéspedes necesiten sastre, zapatero, lavandera o cualquier otro oficial, se le proporcionará de lo mejor y el mesonero tendrá cuidado de que no lleven más que lo acostumbrado y justo, y si de parte del forastero recibiese la justa queja que agravió o engañó que merezca atención, pagaría el mesonero.

CAPITULO II El camino y el hospedaje, su regulación en el siglo XVIII

Los cuartos deben tener ventanas para la renovación y comunicación del aire; esta falta general en casi todos los mesones... aumentada por el descuido de no tener abiertas las puertas de los aposentos vacíos, causa en ello muy mal olor y un temperamento insano por los medios indicados.

Todos los cuartos estarán numerados, tendrán su llave y buena cerradura y si quieren entregar para mayor seguridad al mesonero cualquier cosa a guardar, le dará recibo para en caso de robo, dar parte a las autoridades y se pueda hacer la devolución integra.

Los caballos y demás bestias de carga que quedan en los mesones, se asentarán en un libro expresando sus señas, fierro y guarniciones si las tuviesen; cuya partida firmará su dueño al tiempo del ingreso o persona a su nombre y lo mismo a la salida... asentando en ambas la fecha con letra y el alimento con que se les ha de asistir, a fin de evitar después toda disputa en la paga, y buen o mal estado de las bestias...

Si el dueño de las bestias probase en juicio verbal o de otro modo que el mesonero sin autoridad de la justicia ha usado de ellas o écholas trabajar, se le eximirá de la paga de su manutención y gasto, el mesonero pagará además al interesado... lo justo por el trabajo o estropeo de sus bestias...

Sólo el más exacto arreglo a esta instrucción con el mejor hospedaje, equidad y mejor trato, podrán atraer los huéspedes a sus mesones y nunca por medio de persuasiones fuera de ellos con mozos o personas que intercepten el paso a los caminantes...

El mesonero será responsable ante Dios y la Justicia de falta de celo y vigilancia por evitar todo desorden a cuyo fin no permitirán entrada a los de malas costumbres del pueblo ni a las mujeres de nota, porque tales personas suelen causar gravísimos daños del alma, salud y haberes a los viandantes

A las 10 de la noche se cerrarán las puertas del mesón lo que se prevendrá a los huéspedes es orden de la justicia para que se recojan oportunamente, se cerrará la puerta, que no se abrirá de no ocurrir nuevo huésped, que deberá admitirse a cualesquiera hora, por el haberse perdido en el camino, por la urgencia de algún negocio u otras muchas causa que pueden justificar su extemporánea llegada; para lo cual dormirá un mozo del mesón inmediato a la puerta principal.

Por otro lado, en 1792 surge otra propuesta del subdelegado de Fresnillo en la Intendencia de Zacatecas, quien la hace saber a su correspondiente intendente con el fin de que sea obligatoria en toda la Nueva España. Se envía la propuesta al virrey II Conde de Revillagigedo y es aprobada por lo que se circula la superior orden de Vuestra Excelencia para que los mesoneros den parte diariamente a las Justicias, de los pasajeros que hagan tránsito en sus mesones con expresión de sus nombres, estado, vecindad, lugar de que han salido, rumbo y destino, de ser necesario pegar la orden a la entrada del mesón en la puerta, se mandó a los intendentes para que a su vez avisen a sus provincias. Responden a la orden los intendentes de Oaxaca, Monclova, Guadalajara, Zacatecas, Veracruz, San Luis Potosí, Acapulco, Guanajuato, Valladolid y Yucatán.⁹⁴

Tanto las ordenanzas como los reglamentos incorporaron nuevos conceptos promovidos por las reformas Borbónicas como funcionalidad, salubridad, comodidad, seguridad y belleza, en las ciudades era más fácil observar estos cambios en la nueva infraestructura construida como el alumbrado público, el empedrado de las calles, la conducción de las aguas negras en atarjeas cubiertas y ya no al aire libre, la construcción de letrinas al interior de las casas, así como de baños públicos en las calles, los paseos y la prevención de incendios por mencionar algunos.

94 AGN. Gobierno virreinal, subdelegados, vol. 36, exp. 5, fojas 123-143.

CAPÍTULO III

MESÓN ARROYO ZARCO: UN NUEVO CONCEPTO PARA EL HOSPEDAJE

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.



Fig. 58 Localización actual del antiguo casco de la Hacienda Arroyo Zarco, 2014. Rodeada por el creciente poblado de Arroyo Zarco. Dibujo: Isis Isidoro, 2015.

En 1767, por orden del Rey Carlos III se expulsó a la Compañía de Jesús de los territorios de la Corona, las razones fueron porque la Compañía había alcanzado un poder económico dentro del Estado y acumulado extensas y productivas propiedades tanto en los centros urbanos como en el campo.⁹⁵ Dentro de esas vastas propiedades, poseían la Hacienda Arroyo Zarco que formaba parte del Fondo Piadoso de las Misiones de California, entre las edificaciones con las que contaba la hacienda, había un mesón que existía desde el siglo XVI para alojar a los viajeros que pasaban por el camino que iba a San Juan del Río y Querétaro. Después de la expulsión, la Real Audiencia manda a construir un nuevo mesón que reemplazó a este, en 1788 cuando comienzan las obras, aunque la gestión del proyecto inició desde 1786.

La construcción del nuevo mesón Arroyo Zarco ejemplificó los cambios administrativos, culturales y sociales que sucedieron a finales del siglo XVIII en la Nueva España, impulsados por la Reformas Borbónicas, conviene distinguir que fue un proyecto planeado y diseñado con los órdenes clásicos y las nuevas ideas del pensamiento ilustrado como higiene, funcionamiento, comodidad, seguridad y belleza,⁹⁶ dictaminado y supervisado por integrantes de la Academia de San Carlos, aunado a que se destinaron recursos de la Real Hacienda y

95 Ortiz Hernán, Sergio. *op. cit.*, p. 24.

96 Ayala, A.E. *op. cit.* p. 149.



Fig. 59 Esquema del trayecto de la Nao de China en la costa de la Nueva España, a la altura del Cabo Mendocino, gira hacia el Sur y recorre la Costa del Pacífico hasta que desembarcaba en el puerto de Acapulco. Dibujo: Isis Isidoro, 2015.

el propio virrey II Conde de Revillagigedo estaba al tanto del avance en la obra, razones que nos indican la relevancia para la Corona y el cuidado en su edificación. El programa arquitectónico era completo para las exigencias que indicaban las ordenanzas de 1786,⁹⁷ como la suficiente capacidad, la provisión competente de víveres, camas limpias y lo demás necesario para el hospedaje.

Hacienda Arroyo Zarco: propiedad de los jesuitas y administración del mesón.

*“Seguimos nuestra ruta a breve rato y, por lomas suaves semejantes a las presentes y de grandes pastos, llegamos a la Hacienda de Arroyo Zarco que tiene la entrada más molesta que es imaginable por la mucha piedra suelta del camino, andadas ocho leguas rumbo noroeste un cuarto al oeste”.*⁹⁸

Actualmente, el casco de la hacienda Arroyo Zarco se localiza en el poblado del mismo nombre, de poco más de 1000 habitantes, que surge a a partir de la hacienda, en el municipio de Aculco de Espinoza, antes San Gerónimo Aculco, al norte del Estado de México, desde la ciudad de México se llega por la carretera federal 57 México- Querétaro (la cual corre paralela al antiguo Camino Real de Tierra Adentro) y se toma la desviación en el kilómetro 115, que se convierte en la carretera a Aculco, al seguir por esta vía a los pocos kilómetros, se encuentra como remate visual, la casa del Mayordomo de la hacienda, se gira a la derecha y se toma la Av. Carlos Hank González y al terminar la nueva plaza pública se encuentra el antiguo mesón, a un costado del río Brazuelos, edificio que hoy está ocupado por oficinas gubernamentales, una parte por la SAGARPA y otra por la CONAGUA.

97 *Real Ordenanza para el establecimiento e Instrucción de intendentes de la Nueva España, 1786.* Art. 66 sobre ventas y mesones, p.76.

98 Morfi, Fray Juan Agustín. *op. cit.*, p.44. fraile franciscano acompañante del caballero Teodoro de Croix en su viaje de inspección a las provincias en 1777.

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

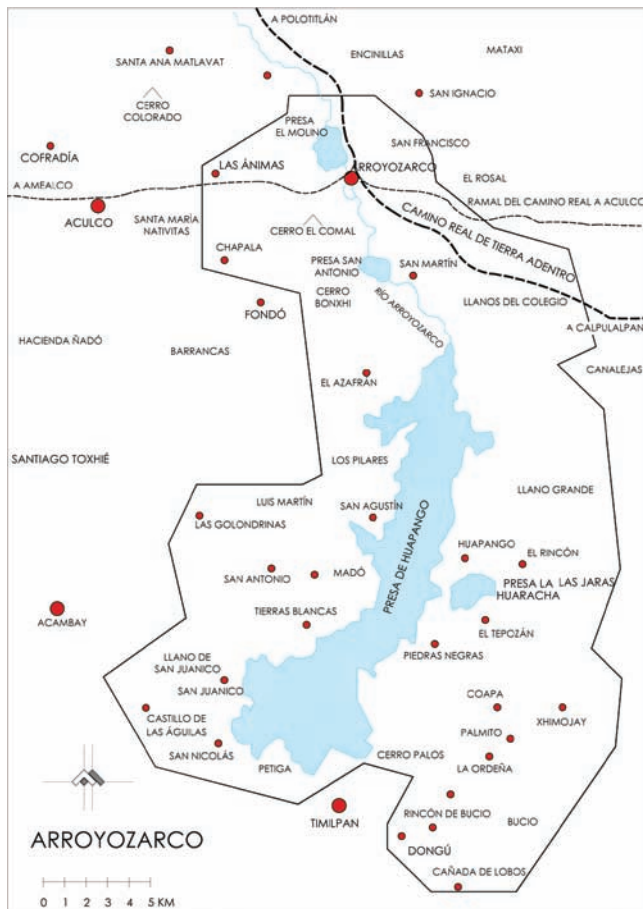


Fig. 60 Extensión territorial de la Hacienda Arroyo Zarco, aproximadamente 47 000 ha. con varias rancherías y trojes en 1767 al momento de la expulsión. Fuente: Lara Bayón Javier. Arroyozarco: Puerta de Tierra Adentro. p. 306

Los terrenos de la hacienda se conformaron en la provincia de Jilotepec, amplio territorio habitado por indios otomíes, fue encomendada en 1533 a Juan Jaramillo de Salvatierra, uno de los principales conquistadores y esposo de Doña Marina, la Malinche.⁹⁹ Dicha región era la frontera en la primera mitad del siglo XVI, entre el territorio conquistado por los españoles y el de los pueblos chichimecas, grupos nómadas que habitaban esos terrenos no colonizados. Estas tierras fueran aptas para la actividad ganadera a cargo de los españoles, mientras que parte de la agricultura la practicaban los indígenas.¹⁰⁰

En 1686, el sacerdote jesuita Eusebio Kino promueve el proyecto de fundar misiones jesuitas en la Península de California, hasta 1696 obtiene permiso de su provincial para emprender la entrada a California y el 6 de febrero de 1697, el virrey Don José Sarmiento de Valladares, conde de Moctezuma y Tula, concedió licencia a los padres Kino y Juan María Salvatierra para entrar a las provincias de California pero con la condición que no recibirían recursos económicos del virrey, sino obtendrían ayuda de las limosnas para transportar, sostener y brindar seguridad a los primeros misioneros, por ello los padres hicieron una gran labor de propaganda para obtener donaciones, este dinero de los primeros bienhechores de la Compañía de Jesús se juntó en un Fondo llamado de California, administrado por un padre procurador. Así el Fondo se fue formando con dinero y bienes raíces que conservaban, prestaban a rédito, permutaban o vendían.

Por otro lado, el interés de la Corona por el descubrimiento de estas tierras occidentales, era proteger las costas del Pacífico para resguardar la línea de comercio y navegación con las islas Filipinas. El recorrido que hacía el galeón de Filipinas o Nao de China cuando salía de Manila era hacia el oriente hasta el Cabo Mendocino en California, ahí giraba hacia el sur y recorría un trayecto largo siguiendo la costa del Pacífico hasta Acapulco.

99 Lara Bayón Javier. *op. cit.*, p.26.

100 *Ibidem.*, p.33.

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

Las tierras de la Hacienda Arroyo Zarco, fueron donadas por el Marqués de Villapiente y su prima a la Compañía de Jesús en 1731, para formar parte del Fondo Piadoso de las Misiones de Californias, fue de su propiedad hasta 1767, año en que fueron expulsados de la Nueva España. Esta hacienda poseía inmensas tierras de labor y pastos para cría de ganado menor, también contaba con ganado mayor pero pertenecían a otras haciendas del Fondo, ya que Arroyo Zarco sólo era una estación antes de que vendieran el ganado en la Ciudad de México, debido a su cercanía con esta, a 26 leguas de distancia. Para 1767, el Fondo Piadoso contaba con las siguientes haciendas¹⁰¹ :

- La principal de San Pedro de Ibarra y anexas, en la jurisdicción de la Villa de San Miguel el Grande, hoy Guanajuato.
- Arroyo Zarco, en la jurisdicción de Xilotepec, hoy Estado de México.
- San Agustín de los Amoles, en la jurisdicción de San Pedro Guadalcázar, hoy San Luis Potosí.
- Reinera de San Francisco Xavier, jurisdicción de la Villa de Valles, hoy San Luis Potosí.
- San Ignacio del Buey, jurisdicción de la Villa de Valles, hoy San Luis Potosí.

Estas haciendas tenían sus anexos, es decir ranchos de labor, que en algunos casos arrendaban. De todas ellas la de Arroyo Zarco era la que menos sitios de tierra tenía, pero contaba con muchas más construcciones, una cerca de piedra de 75,400 varas de longitud, casa principal con capilla, otras cuatro casas, tres trojes, curtiduría, presas, tarjeas, zanjas, molino, obraje, una venta y varios ojos de agua¹⁰².

101 Velázquez, María del Carmen. *El Fondo Piadoso de las Californias: Notas y documentos*. México : Secretaria de poblaciones exteriores, 1985, p.22.

102 *Ibidem.*, p.53.

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

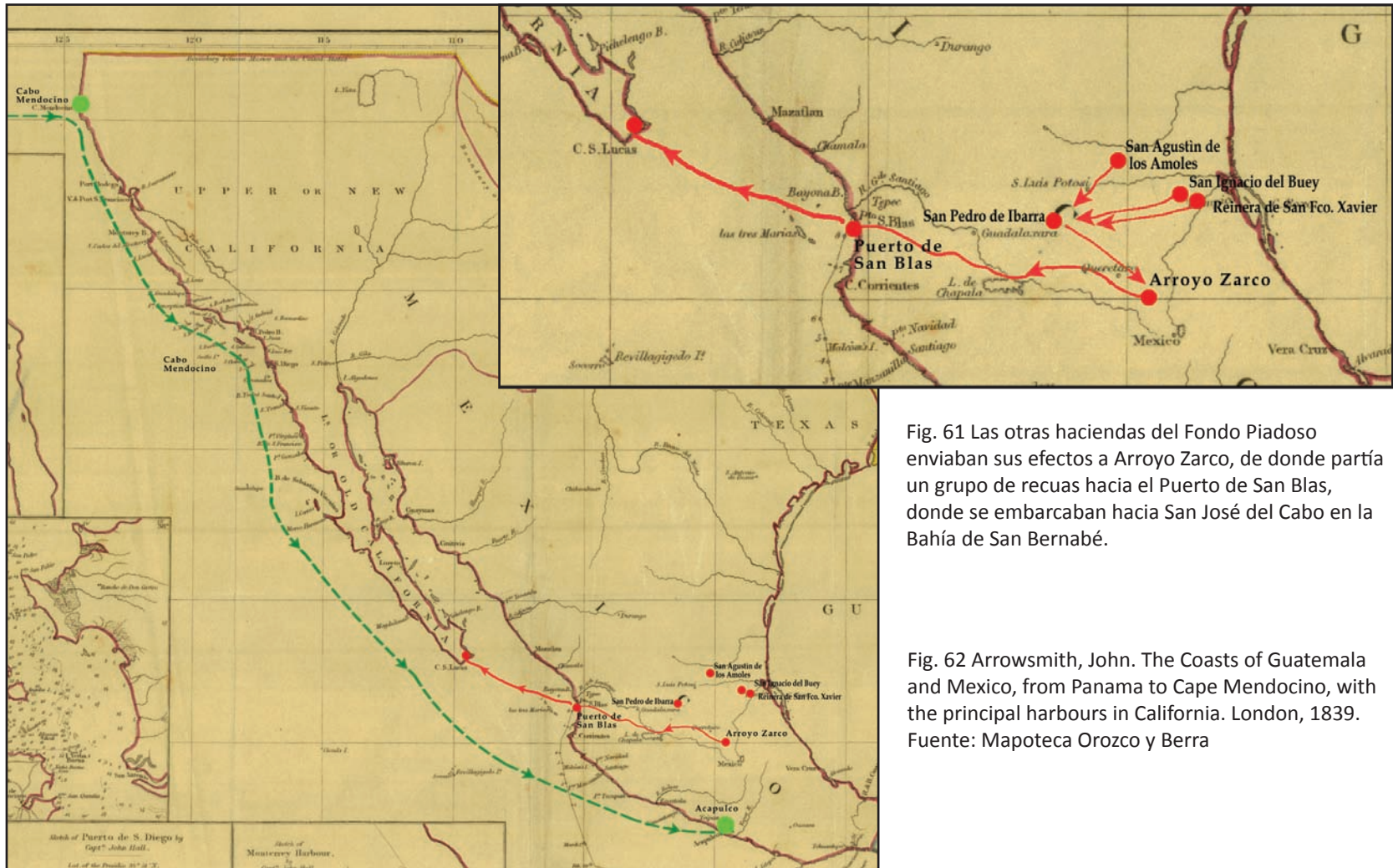


Fig. 61 Las otras haciendas del Fondo Piadoso enviaban sus efectos a Arroyo Zarco, de donde partía un grupo de recuas hacia el Puerto de San Blas, donde se embarcaban hacia San José del Cabo en la Bahía de San Bernabé.

Fig. 62 Arrowsmith, John. The Coasts of Guatemala and Mexico, from Panama to Cape Mendocino, with the principal harbours in California. London, 1839. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

La venta existía desde el siglo XVI,¹⁰³ sobre tierras que después pasaron a formar parte de la hacienda. El ganado de la hacienda, como carneros, ovejas, cabras de pie y sus productos derivados como lana, cueros, zaleas y sebos, se vendían a compradores de la región, cercanas a la hacienda, pero sus principales clientes estaban en la Ciudad de México, con la venta de carne para el consumo general. El traslado se hacía desde las haciendas de más al norte a la de San Pedro Ibarra y de ahí a Arroyo Zarco, que concentraba la mercancía lo más cerca posible de la Ciudad de México, cabe señalar que todas tenían recuas de mulas para enviar los esquilmos a la capital.

La Hacienda Arroyo Zarco también concentraba los productos de las otras haciendas que enviaban para las Misiones en California, por lo menos una vez al año,¹⁰⁴ gracias a su ubicación estratégica a la vera del Camino Real de Tierra Adentro, el cual conducía, por uno de sus ramales hasta la costa occidental y llegaba a Matanchel, en Nueva Galicia, muy cerca de donde, tiempo después se fundó el puerto de San Blas, una vez ahí se embarcaban hacia las misiones de California y se dirigían a la bahía de San Bernabé cerca de la misión de San José del Cabo. En el momento de la expulsión una recua había salido de Arroyo Zarco al puerto de San Blas con carga para las misiones.¹⁰⁵ Otro ejemplo interesante es el envío que hizo el padre procurador encargado de la administración de las haciendas del Fondo de un altar desarmado en 32 cajas para la misión de San Javier.¹⁰⁶

Después de la expulsión de los jesuitas en 1767, el 12 de junio del mismo año el Padre Diego Cárcamo hizo entrega a Bernardo Ecala Guller de la Hacienda Arroyo Zarco.¹⁰⁷ Las haciendas que pertenecían al Fondo Piadoso

103 El virrey Martín Enriquez hizo merced a Lorenzo Espino de licencia para una venta o mesón, el 22 de Mayo de 1576. AGN, Provincias Internas, vol. 213. f.277. En *Ibidem.*, p. 52.

104 *Ibidem.*, p. 24.

105 *Ibidem.*, p. 55.

106 *Ibidem.*, p.24.

107 *Ibidem.*, p.29.

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.



de las Californias no se pusieron en venta, a diferencia de otras propiedades la Compañía, tampoco se disolvió el Fondo porque la Corona tenía interés en seguir manteniendo a las misiones con los ingresos provenientes de ellas, porque estas representaban puntos de avanzada para resguardar el territorio, que en aquel tiempo estaba amenazado por invasiones extranjeras. En 1770, el Rey ordenó que las misiones de California se dividieran entre padres los dominicos y los franciscanos del Colegio de San Fernando de México¹⁰⁸ y el Fondo pasó a la administración de la Junta de Temporalidades. En 1827 la Hacienda Arroyo Zarco fue vendida en 68 170 pesos y 3 reales, suma que se destinó para gastos ordinarios de la nación.¹⁰⁹

Fig. 63 Escudo de la Compañía de Jesús sobre el dintel del portón principal de la Casa de la Hacienda Arroyo Zarco tiene grabado el monograma del nombre de Cristo: IHS “*Iesus Hominum Salvator*”. Foto: Isis Isidoro, 2015.



Fig. 64 Fachada de la Casa Principal de la Hacienda Arroyo Zarco, estado actual. Actualmente es propiedad privada y se encuentra a la venta por seis millones de pesos, a excepción de la iglesia que es propiedad federal. Dibujo Isis Isidoro, 2014.

108 *Ibidem.*, p.36.

109 Publicación: *El Sol*, Ciudad de México. 1831-03-12 p.2.478.

Construcción del mesón Arroyo Zarco bajo supervisión de la Academia.

“Arroyo Zarco es una de las grandes haciendas que tenían los jesuitas...En estos últimos años se ha construido en esta hacienda un mesón, que no lo hay como el de más magnificencia y comodidades en todo el reino”.¹¹⁰

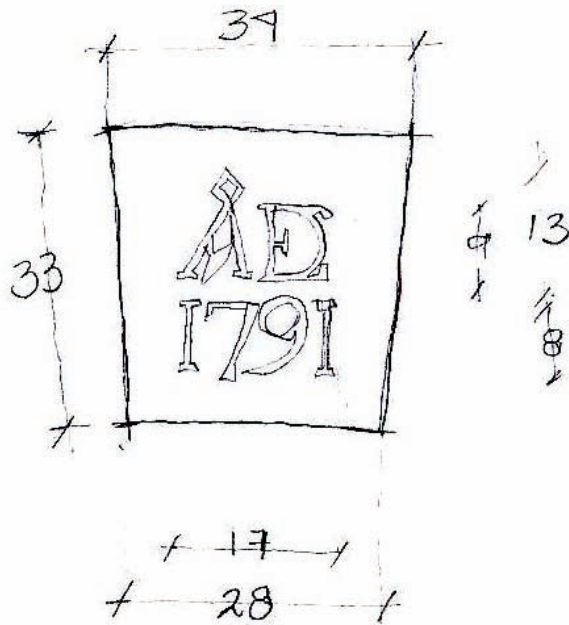


Fig.65 Dibujo de la dovela central de cantera que se encuentra en el arco de desembarque de la escalera en planta alta del mesón Arroyo Zarco, donde se indica el año en que se terminó la construcción del mesón.

El 26 de febrero de 1787, la Real Audiencia ordenó al contador Don Franciscano de Sales Carrillo, administrador general de las cuentas del Fondo Piadoso, “disponga todo lo necesario para construir el mesón de la Hacienda de Arroyo Zarco... por ser de conocida utilidad a la Hacienda”¹¹¹ con el fin de alquilarlo y obtener el ingreso porque desde que pertenecía a los jesuitas lo arrendaban debido a que obtenían más ganancias si la hacienda vendía a los arrendatarios los cereales que se consumían en el mesón; de igual modo la hacienda contaba con caballos y mulas que remudaban los viajeros para seguir su camino. En los preparativos para la construcción del mesón se exigía que se llevaran a cabo las obras con la mayor puntualidad, que se separaran las planillas de materiales, de las planillas de jornales semanarias y que fueran intervenidas y firmadas por el administrador de la hacienda, el maestro que dirigía la obra y por el sobrestante mayor y se encargó a todos procuraran economía, solidez y los mejores materiales. Cabe mencionar que desde 1786 se empezó la gestión de la obra.

Habría que decir también que en 1787, el Teniente Coronel, ingeniero en segundo grado de los Reales Ejércitos, Miguel Constanzó era supervisor y director de las obras de la presa de Arroyo Zarco, comisionado por el

110 Bernabéu Salvador. *Diario de las expediciones a las Californias de José Longinos. Theatrum Naturae*. Colección de historia natural. Doce calles, 1994, p.86. Descripción que hace José Longinos (naturalista español) acerca de la hacienda Arroyo Zarco, en su Diario en 1792, un año después de terminada la edificación del mesón.

111 AGN. Californias. Vol. 75. Exp.17. fojas 231-232



Fig. 66 Arco de desembarque de la escalera en planta alta del mesón Arroyo Zarco, en la clave de cantera está la inscripción del año en que se concluyó la obra. Foto: Isis Isidoro, 2013.

excelentísimo Virrey segundo Conde de Revillagigedo. Ahora bien, el diseño del mesón estuvo a manos del arquitecto José del Mazo Avilés, cuyos planos fueron dictaminados por el ingeniero militar Miguel Constanzó, como era el procedimiento que se llevaba a cabo en la Academia de San Carlos, institución encargada de supervisar los proyectos que se construían en la Nueva España; el arquitecto que diseñaba el proyecto ingresaba una solicitud de aprobación, el arquitecto o ingeniero que lo supervisaba realizaba un informe y un oficio de remisión señalando los defectos de los planos para que se corrigieran.¹¹² En el siguiente informe se puede constatar lo anterior:

Consecuente a lo que usted solicita en oficio de 2 del corriente, le devuelve esta Real Audiencia Gobernador el mapa que formó el arquitecto Don José del Mazo, para la fábrica del nuevo Mesón en la Hacienda de Arroyozarco, perteneciente al Fondo Piadoso que Vm administra a fin de que pueda examinarlo y reformar lo que hallere por conveniente, el ingeniero ordinario Don Miguel Constanzó, destinado por esta superioridad para el reconocimiento y dirección de la presa, que se está construyendo en la misma Hacienda. Dios quede de usted muchos años. México 7 de Marzo de 1787.

*Baltasar Ladrón de Guevara, Simón Antonio de Mirafuente
Juan Francisco de Anda, Señor Don Francisco de Sales Carrillo
Es copia de su original. México 14 de Marzo de 1787.*¹¹³

El arquitecto José del Mazo dirigió las obras de la presa y el mesón de Arroyo Zarco, comenzando esta última el 12 de octubre de 1787, hasta el 28 de febrero de 1789, fecha de la última memoria de gastos erogados por semana que firmó. Primero se le encargó la presa y posteriormente, a la par el mesón,

112 Fernández Justino. *Guía del Archivo de la Antigua Academia de San Carlos 1781-1800*, p.65.

113 AGN. Indiferente virreinal. caja 5984. Expediente 55.

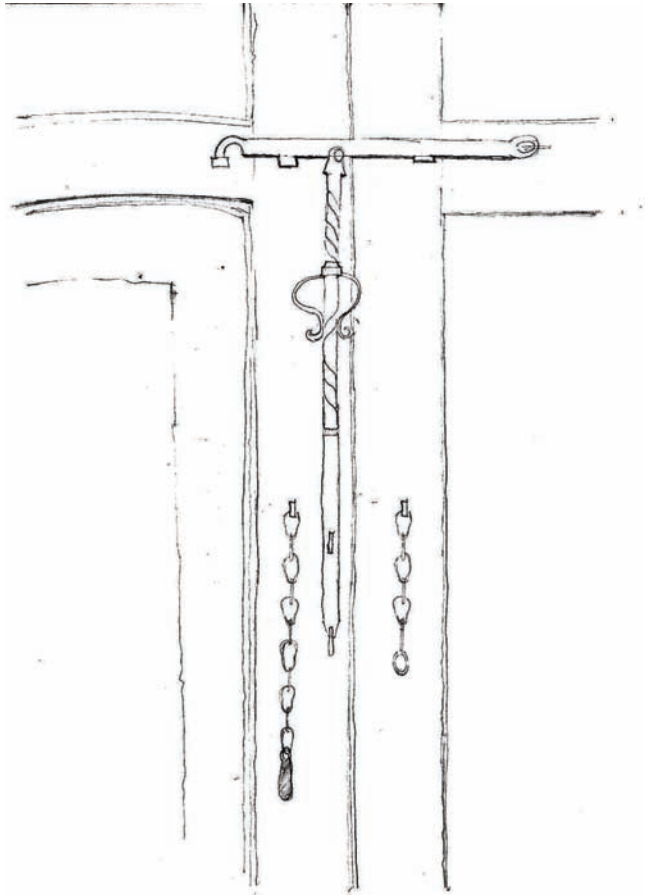


Fig. 67 Cerradura de hierro forjado en el portón del zahuán en el mesón Arroyo Zarco. Dibujo: Isis Isidoro, 2015.

con lo cual aumentó su carga de trabajo, porque se tenía que trasladar de un lugar a otro a una legua de distancia. Las memorias de gastos erogados están foliadas desde el número uno hasta el 72 y se compone del listado de nombres de los peones, oficiales y sobrestantes, su pago de acuerdo al número de días que laboraron en la semana; el pago de los materiales adquiridos junto con las cantidades y unidades, como recinto, cal, arena, tezontle, pólvora, papel y velas; las mulas alquiladas para los fletes, el pago de los trabajos realizados por el herrero, carpintero, cantero y labrador; por último todas las memorias están firmadas por el administrador de la Hacienda, el maestro de obra el arquitecto José del Mazo Avilés y el sobrestante quien llevaba el registro de los trabajadores y materiales. Durante su supervisión es cuando se contrata más personal, teniendo a su cargo en 1788 hasta 96 peones, 15 oficiales y 3 sobrestantes.¹¹⁴

En 1789 el Virrey ordenó al Ingeniero Miguel Constanzó designar a otro arquitecto por el retraso en la edificación y probablemente porque este pidió un aumento de sueldo de 6 pesos diarios a 9, así que José del Mazo Avilés fue sustituido por el Arquitecto Esteban González, dirigiendo este de mayo de 1789 a 1791, con un salario de 5 pesos diarios, quien curiosamente en marzo del mismo año había solicitado a la Academia licencia para dirigir obras, la cual le fue denegada¹¹⁵. Sin embargo, de nuevo para 1790, el 13 de agosto el Virrey segundo Conde de Revillagigedo ordenó a Constanzó, en una carta que le envió, separar del cargo a Esteban González por no haber cuidado como se debía la inversión realizada por vuestra excelencia para la conclusión de la obra¹¹⁶ es de suponer que no alcanzó el dinero para finalizar la construcción, como lo manifestó el virrey en la misma carta; el

114 AGN. Californias. Vol. 55 Exp. 5. fojas 177-293 En adelante bitácora de obra de José del Mazo Avilés.

115 Guzmán Monroy Virginia. El arquitecto Esteban González y su proyecto para El Colegio de la Enseñanza de Irapuato. Boletín de monumentos históricos. Época: Tercera, No.7, México, año:2006, p.84.

116 AGN. Archivo Histórico de Hacienda. Vol. 347. Exp.62

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

Ingeniero Constanzó le respondió a su vez que estaba enterado, que haría el reconocimiento de las obras para estimar el costo que exigía su conclusión, sin embargo, en la memoria de los gastos erogados por semana del 2 de mayo al 23 de julio de 1791 de la obra del Mesón Arroyo Zarco¹¹⁷ aún está realizada y firmada por Esteban González y un interventor, lo cual es de imaginar que continuó en la supervisión del mesón y la presa hasta su término.



Fig. 68 Casa del Conde Rul, proyectada por el arquitecto Esteban González, en Guanajuato. El detalle del tablero arriba de la ventana balcón, se encuentra también en el Mesón Arroyo Zarco. Foto: <http://jorgepalmieri.com/files/2012/03/get6.jpg>

Cabe señalar que el arquitecto José del Mazo Avilés nació en Puebla y su formación académica fue con el pintor Salvador del Huerto y el platero Antonio Villafaña; con la implementación de la Academia, realizó un examen para su acreditación como académico de mérito, el grado más alto que otorgaba dicha institución. Terminó el Ciprés que había iniciado Tolsá para la Catedral de la Ciudad de México, así mismo, intervino en la construcción de la Capilla del Tercer Orden del convento del Carmen de la Ciudad de México y se le encomendó el proyecto de la Alhóndiga de Granaditas en Guanajuato en 1797, su obra más destacada.

Con respecto al arquitecto Esteban González empezó como agrimensor, después académico supernumerario hasta alcanzar el nivel de académico de mérito, que en las fechas en que estaba terminando el mesón, presentó su examen para este grado, como lo indicó en una carta dirigida al virrey, donde justificó que por dirigir las obras de la presa y el mesón se atrasó en su estudio pero rogaba se le otorgara la gracia de ser académico de mérito.¹¹⁸ Realizó la casa del Conde de Casa Rul también en Guanajuato, tal vez

117 Memoria de los gastos erogados de la presa y mesón de Arroyo Zarco. AGN. Indiferente virreinal, caja 5532, exp. 005 citado en adelante como Bitácora de obra de Esteban González.

118 Guzmán Monroy Virginia. *op. cit.*, p.85.

Postas de la línea de diligencias generales MÉXICO A SAN BLAS	
De México	
Tlalnepantla	
Cuautitlán	
Cuevecillas	
Tepeji (lugar de almuerzo)	
Cañada	
San Francisco	
San Miguel	
Arroyo Zarco (administración y fin de jornada)	
Soledad	
Colorado	
Querétaro (capital con hotel)	
Hasta San Blas 51 paradas más	

Tabla 5. El trayecto de la Ciudad de México a San Blas, hacia parada en Arroyo Zarco. Fuente: Álvarez Justo José, Durán Rafael. Itinerarios y derroteros de la República Mexicana. Imprenta de José A. Godoy calle del Seminario no. 6. México,1856.

la obra más notable de la arquitectura doméstica en México en estilo neoclásico;¹¹⁹ también se le atribuye el Colegio de la Enseñanza en Irapuato, Guanajuato.

La construcción del Mesón Arroyo Zarco servía como punto de parada y de descanso en el trayecto de los viajeros y arrieros, el objetivo era atraer a más personas; por un lado, ofreciendo un mejor servicio, con la construcción de un edificio que estuviera mejor equipado en comparación con el común de la época, que eran sucios, pequeños, con pocos cuartos, sin cerraduras, ni pisos, ausencia de ventanas para la iluminación y ventilación, falta de provisiones, letrinas, etc. y por el otro, aprovechar el considerable tránsito de viajeros a causa del cruce de caminos por los terrenos de la hacienda como se puede ver en el mapa correspondiente (fig.69). Estos caminos eran: de la Ciudad de México a Guadalajara, que en 1794 se inauguró un servicio de viajeros sobre ruedas que hacía escala en Arroyo Zarco y conectaba estas dos ciudades;¹²⁰ otro itinerario era el de México hacia San Blas, que recorría la diligencia general, en Arroyo Zarco se hacía la primera parada donde era la administración y fin de la jornada. Otro ejemplo es el derrotero de Querétaro a Toluca; por último, un camino transversal de Tula a Valladolid, hoy Morelia, cruzaba los terrenos de la hacienda.¹²¹

Derrotero de Querétaro a Toluca por Acambay 54 leguas al S.		
	Leguas	Totales
De Querétaro a		
San Juan del Río	14	14
Arroyo Zarco	12	26
Acambay	7	33
Nigini	7	40
Sila	5	45
Toluca	9	54

Tabla 6. El Camino de Querétaro a Toluca. Fuente: Álvarez Justo José, Durán Rafael. Itinerarios y derroteros de la República Mexicana. Imprenta de José A. Godoy calle del Seminario no. 6. México,1856.

119 Ortiz Macedo Luis. *op. cit.*, p. 134.

120 Ortiz Hernán, Sergio. *op. cit.*, p. 123.

121 Lara Bayón Javier. *op. cit.*, p. 32.

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

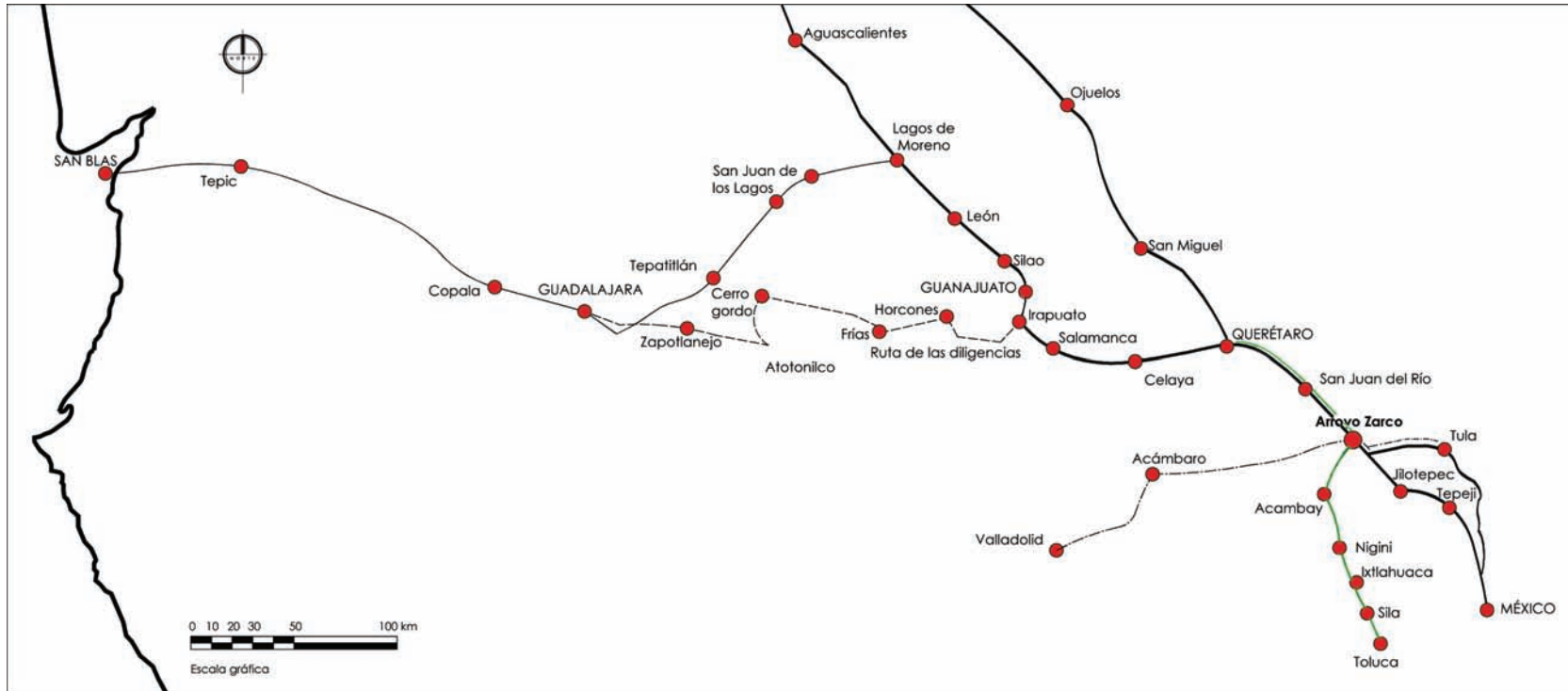


Fig. 69 Mapa de Cruce de caminos que pasaban por Arroyo Zarco. Elaboró: Isis Isidoro, 2015.

- Cd. De México a Guadalajara - - - - -
- Cd. De México a San Blas - - - - -
- Toluca a Querétaro **—**
- Tula a Valladolid ······
- Cd. de México a Querétaro (Camino Real de Tierra Adentro) **—**



Fig. 70 En cada fachada se observa un arco central que coinciden en el eje de simetría.
Dibujo: Isis Isidoro, 2015

La labor de los arquitectos podemos apreciarla en la composición simétrica bilateral tanto en planta como en fachada principal, este eje de simetría longitudinal está reforzado y marcado perfectamente por una sucesión de arcos, empezando por el portal de acceso, los tres arcos del zaguán, los tres para llegar al patio posterior y el último, a modo de remate, está en el muro de las caballerizas. Estos elementos ayudan a compartimentar los pasillos de acceso a los patios y crear un ritmo y remate visual interesantes, características formales y destacadas del edificio.



Fig. 71 Vista del patio principal hacia las caballerizas del mesón Arroyo Zarco, se observa una serie de arcos que compartimentan el corredor, a modo de remate está el arco del muro de las caballerizas. Foto: Isis Isidoro, 2015.

Así mismo notamos la intervención de los arquitectos en el cuidado de los acabados de cantería, herrería y carpintería, los cuales podemos valorar en la fachada principal que está flanqueada por sobrias pilastras de cantera rosa, a su vez, una cornisa del mismo material la divide en dos cuerpos horizontales; en planta baja se compone por un portal con siete arcos carpaneles de diferentes anchuras, con dovelas de cantera, a partir del arco del centro, que es el eje de simetría, se agrupan dos de la misma medida y el del extremo se hace más ancho, lo mismo sucede en el lado opuesto. Pareciera que es un ajuste arbitrario para cubrir la distancia del claro, sin embargo, los ejes de simetría de los arcos y de sus intercolumnios coinciden con los ejes de trazo general de la fachada.



Fig. 72 Vista hacia la Fachada principal, diseño del arquitecto José del Mazo Avilés. Foto: Isis Isidoro, 2013.

En el segundo cuerpo hay una serie de ventanas con jambas de cantera y balcones protegidos por un distinguido barandal de hierro forjado, cabe resaltar que la ventana central es más ancha que el resto, sobre las ventanas se localiza un tablero o panel de piezas de cantera, elemento característico de la arquitectura neoclásica de Guanajuato.¹²² Por último el paramento remata con una cornisa de cantera rosa interrumpida por gárgolas del mismo material, sobre de ellas se alzan remates semicirculares hechos de ladrillo. En los extremos de la fachada y al centro se localizan unas florones de cantera, excepto en la esquina sureste que se encuentra un reloj de sol con fecha de 1845. Existe un predominio de la horizontal que se compensa con la verticalidad de los vanos.

122 Ortiz Macedo Luis. *op. cit.*, p.134.



Fig.73 Escalera del mesón Arroyo Zarco, aún conserva el barandal de hierro forjado con cabezal de madera y ornamentación del mismo material. Foto: Fernando Ortiz, 2013.

Otros elementos que sobresalen son el portón de madera con su postigo en el acceso que cuenta con herrajes de hierro forjado y la escalera que presenta ornamentación original en madera, así como el barandal de hierro con cabezal de madera y en el cubo donde se ubica hay restos de pintura mural.

Estos trabajos de cantería, herrería y carpintería los indicó, tanto el arquitecto José del Mazo Avilés y Esteban González en los pagos registrados en las memorias de gastos erogados de obra de cada uno por los trabajos de capiteles para el arco, canales de cornisa, cornisas, pilastras, capialzados, clarabollas, impostas, bolson para arco, puertas para el interior, vigas, clavos de garvancillo con escamas, por mencionar algunos, cabe mencionar que el herrero se encargaba también de la reparación de herramientas como calzas para hachas, barretas y picos; así mismo el arquitecto del Mazo Avilés, quien lleva a cabo la mayoría de los trabajos de cantería, los menciona en la carta donde explica las obras que realizó durante la supervisión de la presa y el mesón, en especial de la fachada, de los corredores del patio interior, las cocheras y los arcos del corredor central.

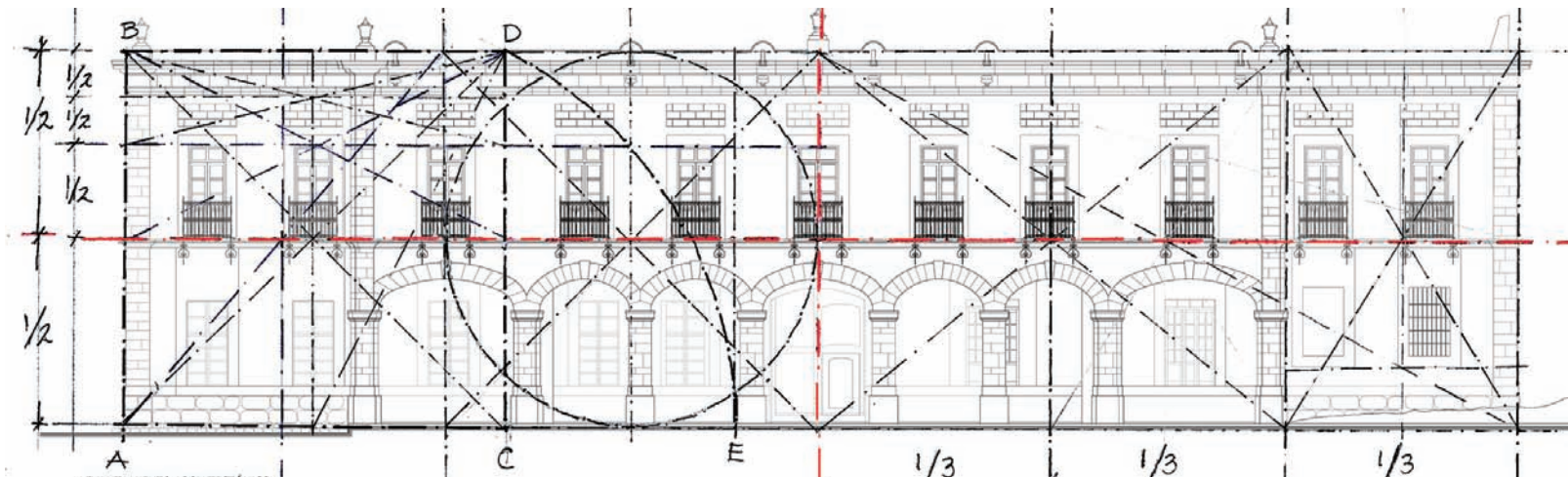


Fig. 74 Ejes de composición de la fachada propuestos por la autora. Dibujo: Isis Isidoro, 2015.

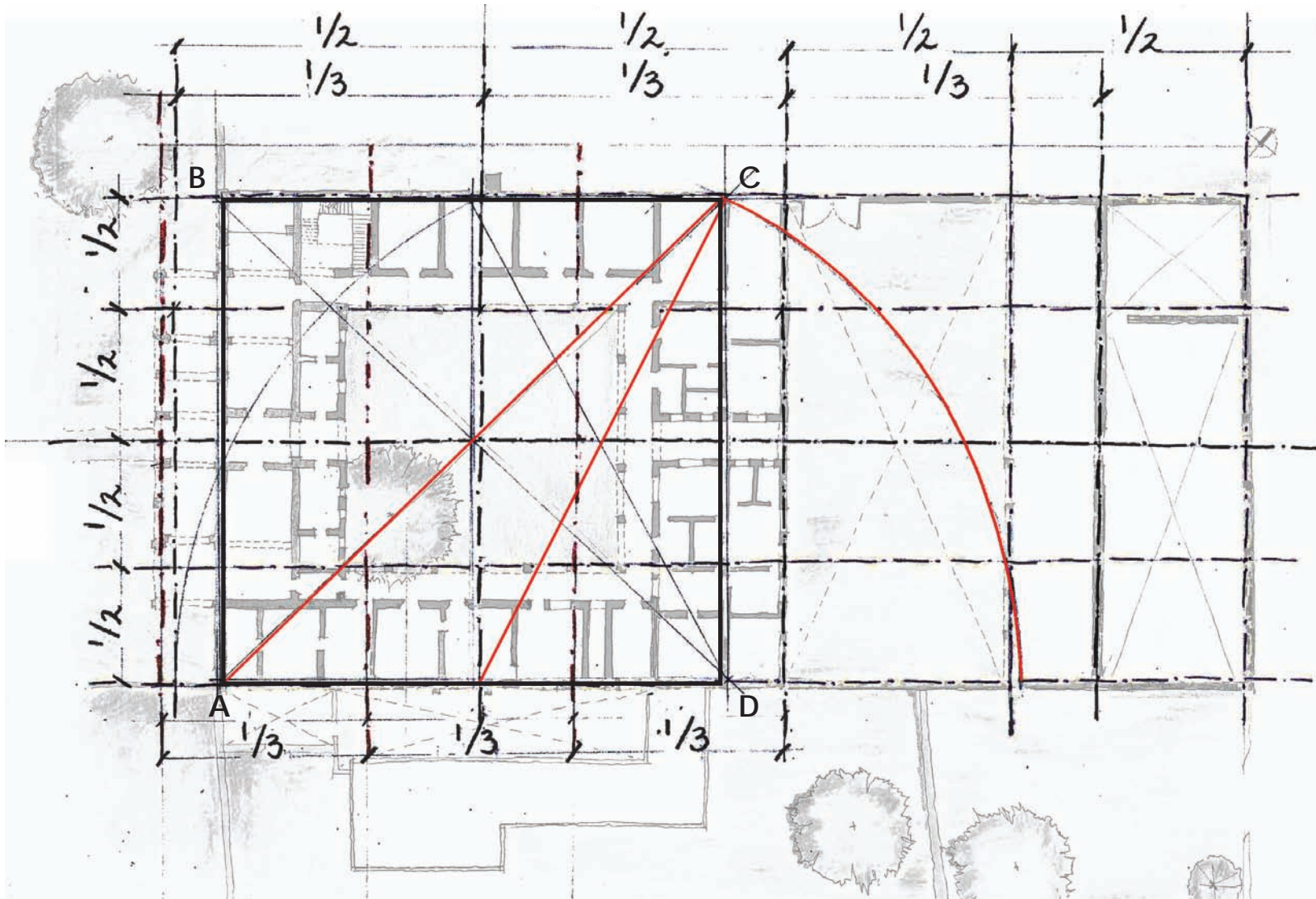


Fig. 75 Estudio de proporciones de la planta arquitectónica del mesón, propuesto por la autora.

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

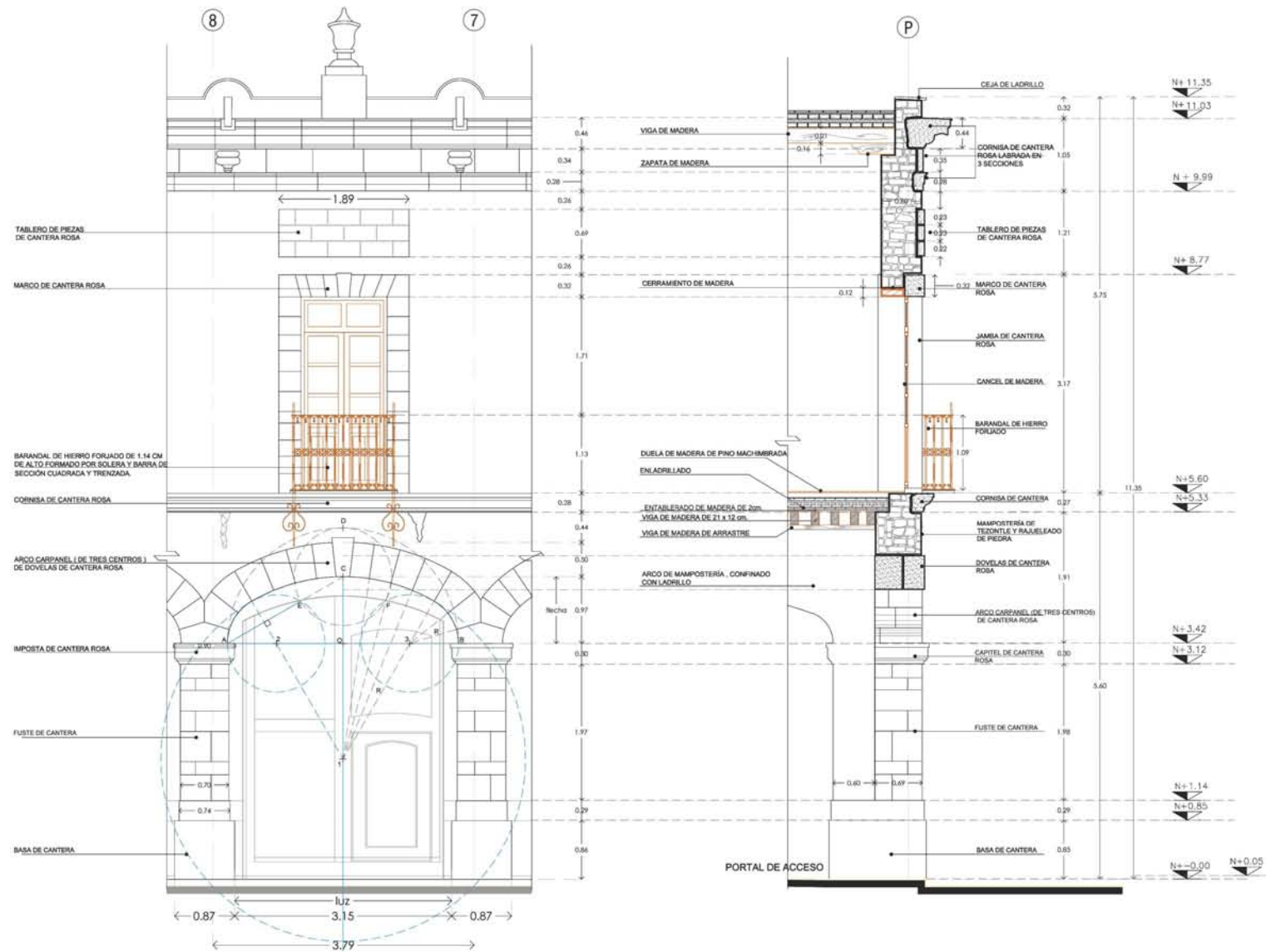


Fig. 76 Alzado y corte por fachada del Mesón Arroyo Zarco, sección donde aún se observan restos de los materiales originales. Dibujo: Isis Isidoro, 2015.

Avilés mencionó que no habiendo canteros expertos en labrar la piedra, él personalmente tuvo que montar y supervisar cada uno de los trabajos de cantería, del mismo modo procuró la mejor cal, arena, tezontle y ladrillo, siendo necesario buscarlos, examinarlos y verificar su postura en las obras. En una palabra como él comentó: “yo soy en ellas el director, sobrestante, cantero, carpintero, pedrero y solicitador de materiales porque todos los dirijo”.¹²³

Funcionamiento del mesón: un nuevo concepto para el hospedaje

En este apartado se analiza el programa arquitectónico del nuevo mesón para comprender de qué manera fue una innovación en el servicio de hospedaje, haciendo un contraste entre las vivencias de los viajeros en otros mesones y ventas aún en años posteriores a la construcción del mesón, contra el informe del avance de obras del Ingeniero Miguel Constazó y las bitácoras de obra del arquitecto José del Mazo Avilés y el arquitecto Esteban González; así como las recientes disposiciones que exigía el reglamento de mesones de 1791 propuesto por el subdelegado del partido de Chalco que el intendente de México mandó a vuestra excelencia, el segundo Conde de Revillagigedo,¹²⁴ para su aprobación en todo el reino; documentos que coincidían con la propuesta del edificio.



Fig. 77 El cubo de la escalera es el único espacio del mesón que aún conserva su piso original, baldosas de recinto, el piso del patio también eran del mismo material como lo indica el arquitecto Esteban González en la bitácora de obra.

Estas modificaciones fueron paulatinas, ya que los malos hábitos y costumbres no se desarraigaron tan rápido, pero la intención en el proyecto se hizo notar. Años después de su construcción en las crónicas de los viajeros de inicios del siglo XIX los comentarios acerca de su alojamiento en el mesón Arroyo Zarco no eran a favor, aunque distinguen que el edificio y servicio estaban en mejores condiciones que el resto, es de suponer que el mesonero no le daba el mantenimiento debido y no le importaba mejorar el servicio, es decir, son aspectos del uso y cuidado del mismo que no tienen que ver con

123 AGN. Californias.vol. 4 Exp. 10 fojas 500-501

124 En adelante Reglamento de 1791, el cual se proponía se aplicara en todas las jurisdicciones.

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

su solución arquitectónica.



Fig. 78 Vista hacia el portal del mesón Arroyo Zarco donde se encontraban la tienda, salón y administración. Foto: Isis Isidoro, 2013.

De acuerdo al inventario del avance de las obras en 1790 realizado por el Teniente Coronel Ingeniero en Segundo de los Reales Ejércitos Miguel Constanzó, una vez que fue separado del cargo José del Mazo Avilés; se sabe que la fachada estaba levantada en su totalidad, a excepción del cubo de la escalera, aunque ya estaban labradas las impostas para el arco de desembarque de la caja de la escalera¹²⁵; contaba además con una panadería, pajar, comunes, cuatro cocinas pequeñas, y mencionó que los pisos de los cuartos de planta baja eran de ladrillo y los techos de azotea;¹²⁶ espacios que indicaban una propuesta pensada en satisfacer la alimentación del gran número de ocupantes, al contar con cuatro cocinas y panadería equipada con un horno, el reglamento de 1791 señalaba por su parte que los mesones tuvieran suficiente provisión de comida, paja y cebada.

Sin duda un gran cambio para la época es la higiene, ya que una de las principales preocupaciones borbónicas era la asepsia urbana que comenzaba al interior de las casas, para ello se tenía que construir letrinas “secretas” o “comunes”,¹²⁷ locales que también se integraron en el programa arquitectónico del mesón.

En la bitácora de obra que realizó el arquitecto Esteban González en 1791¹²⁸ indicó la cantidad de empedrado que se usó para el patio interior y cochera, una propuesta notable ya que no era usual empedrar las calles, patios y cuartos de los mesones, esto tenía como fin facilitar el paso de las personas y mercancías, así como evitar lodazales. Todavía en 1822, el

125 AGN. Californias. Vol. 55. Exp. 5 foja. 212.

126 Inventario del avance en las obras de la Presa y el Mesón Arroyo Zarco realizado el 13 de septiembre de 1790. AGN. Grupo documental Californias, vol. 5, exp.1, foja 71. En adelante Informe de avance de obra de Miguel Constanzó.

127 Ayala, A.E. *op. cit.*, p.153.

128 AGN. Indiferente Virreinal, caja 5532. Exp. 5.



Fig. 79 Reloj de sol hecho de cantera, con fecha de 1845, localizado en la esquina suorientada de la fachada principal. Foto: Isis Isidoro, 2015.

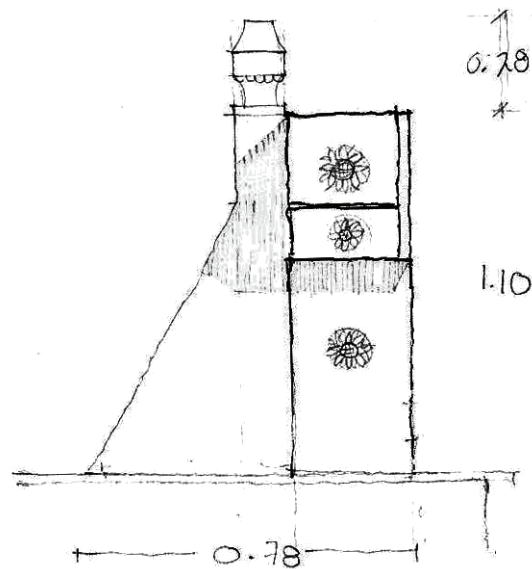


Fig. 80 Croquis del perfil del reloj de sol. Elaboró: Isis Isidoro, 2015. Fuente: <http://elaculcoautentico.blogspot.mx/2012/02/el-reloj-de-sol-de-arroyozarco.html>

embajador estadounidense J.R. Poinsett ejemplificó la falta de pisos en su relato sobre un mesón cerca del puente de Texmelucan, Puebla: *“Así que aquí nos tienen, en el más execrable de todos los mesones apiñados en una piececita carente de ventanas, con el piso de tierra lleno de lodo fresco traído por los zapatos de los sirvientes”*.¹²⁹

En cuanto a los cuartos, el arquitecto indicó la adquisición de seis mesas, posiblemente como parte del mobiliario, así como el blanqueamiento de las paredes y el pedido de alcajates, es decir, cerrajería para las puertas. Ya que era una queja constante de los viajeros, la falta de seguridad por ausencia de cerraduras o incluso puertas, la falta de mobiliario y el mal aspecto de los muros con escritos generalmente obscenos. Por su parte José del Mazo Avilés hace mención del pago de las puertas de los cuartos del patio interior, junto con las alcajates y chapas. El reglamento para mesones hacía alusión a ello: todos los cuartos estarán numerados, tendrán su llave y buena cerradura.¹³⁰ George Ward en 1827 comenta al respecto, además de la forma en cómo dormían los sirvientes cuando se refiere a otro mesón:

“duermen en el suelo, envueltos en la manga que cada hombre lleva en la parte posterior de su montura, alrededor de la cama de uno en caso de dormir al raso o tendidos enfrente de las puertas del cuarto en las posadas, en donde, como todo está abierto, no tiene uno más seguridad que el auxilio de sus sirvientes”.¹³¹

Un rasgo característico del neoclásico, era proponer espacios propios para cada actividad en específico con el fin de lograr un proyecto funcional; de acuerdo con los nuevos conceptos de la época, introducidos por las Reformas Borbónicas funcionalidad, salubridad, belleza y comodidad¹³²

129 Poinsett. J.R. Te odio México. *op. cit.*, p.59.

130 AGN. Subdelegados, vol. 53, exp. 7 fojas 60 a 65. De las habitaciones...

131 Ward Henry George. *op. cit.*, p. 104.

132 Ayala, A.E. *op. cit.*, p. 149.



Fig. 81 Salón de eventos sociales, la puerta de fondo es por donde se accede del lado del zaguán. Ocupa un área libre de 18 x 5.50 m. Foto: Isis Isidoro, 2013.

lo cual podemos observar en el programa arquitectónico del mesón Arroyo Zarco donde se distingue una agrupación de actividades en áreas diferenciadas, dando como resultado la zona comercial administrativa, la de hospedaje, la de resguardo de animales y servicios (Ver plano fig. 82 y 85), que a continuación se explican.

La zona comercial administrativa era el frente principal del edificio, una vez cruzado el portal de acceso se encontraba la administración, la tienda y trastienda donde se hacían ventas al menudeo o al mayoreo desde su propio almacén, por ejemplo, los arrieros cargaban con suficiente alimento para ellos y para las mulas como forraje de maíz, cebada y paja pero incluso en muchas ocasiones completaban adquiriéndolos en los caminos, bien fuera en los mesones, ventas o en las haciendas y ranchos que se encontraban. “*La tienda mixta de Arroyozarco, vendía 5100 pesos anuales y pagaba 122.40 pesos de impuestos; se ubicaba en unas accesorias que daban al portal de lo que fue el Hotel de Diligencias*”.¹³³ Otra de las accesorias que daban al portal era el gran salón, un espacio de planta libre de 18 x 5.50 m sostenido por gruesos arcos donde se desarrollaban actividades sociales, como juegos de mesa, o reuniones para platicar, elemento innovador en el programa que se preocupa por la convivencia. Este salón tenía dos accesos uno por el zaguán y otro era remate del corredor norponiente.

En una segunda crujía contigua a las accesorias antes mencionadas, estaban el granero con dos vanos altos en forma de ojo de buey o clarabollas y el almacén provisional de mercancías o herraje de animales, con una ventana rectangular situados estratégicamente y con accesos propios a los costados del zaguán recinto a modo de vestíbulo por donde pasaban las bestias y carros al ras de suelo, el cual conducía al patio principal donde se efectuaba la carga y descarga del equipaje; localizado al centro del edificio, su forma es cuadrangular de 23 m x 21.40 m con un área de 492.2m², generosas dimensiones ya que representa un 45% contra el 55% de la superficie

133 Lara Bayón Javier. *op. cit.*, p.248.

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.



Fig. 82 Planta baja Mesón Arroyo Zarco. En este dibujo se identificaron los usos de los espacios que pudo tener el mesón con ayuda del análisis en sitio, los relatos de los cronistas y la comparación con otros edificios análogos. Dibujo Isis Isidoro, 2013.

construida, para recibir al interior a un grupo de bestias de carga de entre 25 y 35 promedio, junto con el cargamento que traían y si consideramos que el grupo mínimo de personas que las conducían eran 5 e iban a caballo o en mula.



Fig. 83 Vista desde el patio principal hacia el granero y el almacén provisional, el arco central da hacia el zaguán.
Foto: Isis Isidoro, 2013.

En dicho patio a un costado del centro aún se observa el desplante del pozo. Guillermo Prieto compartió en 1828 su descripción: *"Forma el patio del hotel Arroyozarco un extenso y perfecto cuadro, cubierto como se ha dicho de amplios portales, con una entrada para caballerizas y una salida para el camino"*.¹³⁴

Los cuartos de la "hospedería" como menciona el Ingeniero Miguel Constanzó en su inventario de avance de obra, se encontraban en los corredores laterales norponiente y suroriente del patio principal. Dichos corredores estaban compuestos por cerramientos rectos de vigas de madera apoyados en columnas de sillares y basa de cantera. A diferencia de lo que se puede pensar, los cuartos eran de amplias dimensiones, tenían de 5 a 6 metros por lado, podía albergar de 10 a 12 personas acostadas en el mismo cuarto, que bien podrían formar parte de una sola recua.¹³⁵

134 Tavera Alfaro, ed. *Viajes en México: crónicas mexicanas*. México, SOP, 1964. p.154.

135 El autor Hernández Soubervielle comenta que el mesón de Fauduas contaba

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

En planta baja eran por lo menos 8 ó 9 cuartos, los del suroriente contaban con ventanas hacia el exterior, con vista al Río Brazuelos a diferencia de los otros que no tenían más vanos que la puerta, actualmente se han abierto una serie de ventanas fuera de proporción en la fachada Nororiente. Los muros interiores que dan a los patios tienen una base de basalto a modo de rodapié como protección contra la humedad y evitar su deterioro.¹³⁶

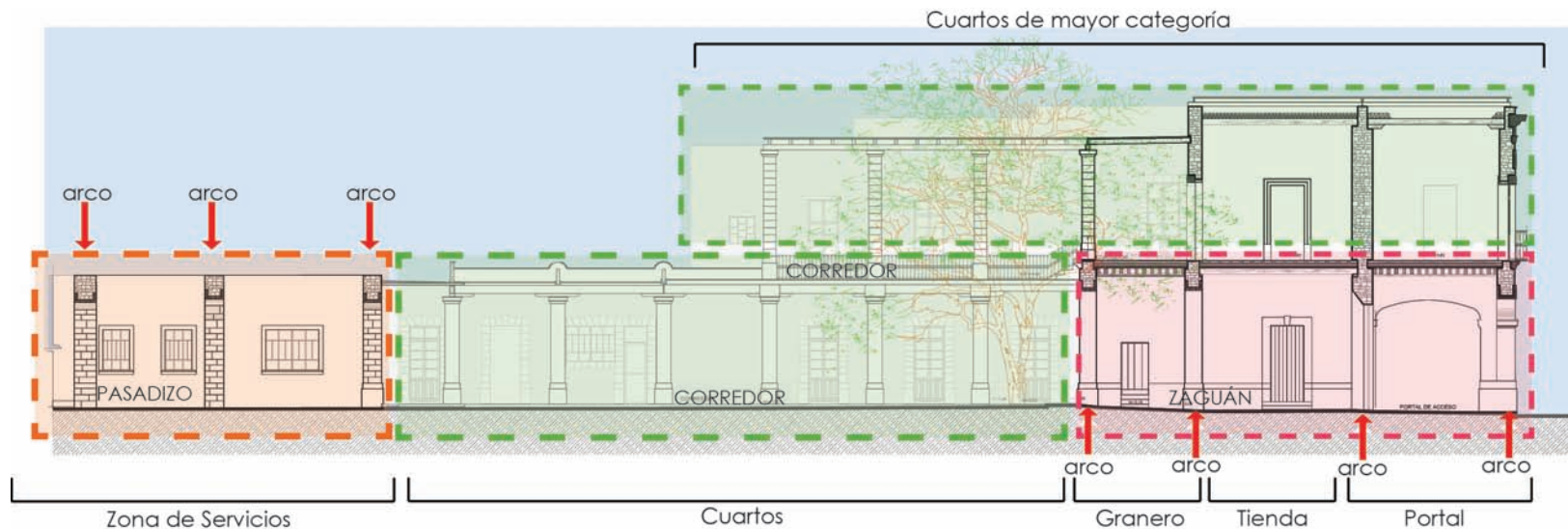


Fig. 84 Corte longitudinal, vista hacia el corredor nororiente. Dibujo Isis Isidoro, 2013. Guillermo Prieto nos habla de una clasificación de pasajeros que hacían uso del mesón: “el portal es propiedad de los arrieros y viandantes pedestres de escasa fortuna; los cuartos reciben a los transeuntes de caballería y a los que atraviesan en apoplético bombés; y la parte superior, aérea y elegante, para los que se anuncian al chasquido del látigo y al rápido rodar de la diligencia.” Tavera Alfaro Xavier. *Viajes en México: crónicas mexicanas*. p154.

En planta alta, se ubicaban cuartos de mayor categoría, porque contaban con antesala y en algunos casos todavía se observan rodapiés pintados en los muros, dimensiones más amplias, mejor iluminación y ventilación porque todos

con cuartos de hospedaje de 4.75 x 5.90 m para los exteriores y 4.20 x 5.00 m para los interiores, que bien podían albergar con desahogo a doce personas acostadas en cada uno de los cuartos exteriores y diez en los interiores. Es decir, podían dar cabida a todo un equipo de transporte, con sus instrumentos y aparejos., *op. cit.*, p. 175.

136 González Servín, María Lilia. *Los hospitales del Porfiriato*. No. 17 (2007): Bitácora 17- Investigación. p.65



Fig. 85 En la planta alta habían cuartos de mayor categoría para personas con más recursos económicos.No está desplantada en la totalidad de la planta baja, posiblemente porque se acabaron los recursos y se detuvo la obra o bien por los incendios que sufrió durante la guerra de Independencia. Dibujo Isis Isidoro, 2013.

tenían ventanas, y en el mejor de los casos contaban con balcón, cuya cancelería tenía oscuros para controlar la entrada de luz; Guillermo Prieto relató la vista desde estos. “Dan al camino su eterno portal y sus balcones desde donde se percibe la riquísima hacienda a que pertenece el hotel”.¹³⁷ La planta alta no está desplantada en la totalidad de la planta baja probablemente porque en noviembre de 1789 la Real Hacienda ordenó que con el recurso recién liberado: “se procure que el mesón quede en estado servible para alojar a los caminantes aunque la construcción de los altos se suspenda”¹³⁸ Se colocó un resguardo provisional en el tejado de las piezas ya construídas para evitar las lluvias.

La apertura de más vanos implicó una mejoría en la higiene del hospedaje porque permitió la renovación y circulación del aire ya que los cuartos no solían tener más que la puerta de acceso para ventilar e iluminar y si esta se mantenía cerrada causaba mal olor y un ambiente insano, característica contemplada en el reglamento de 1791 como lo relató Mathieu Fossey, que visitó México en 1831: “un hotel se llama en México mesón, es el caravansar de oriente. Hay varios cuerpos de un solo piso y los cuartos sin comunicación entre sí, reciben aire y luz por una sola puerta que da al patio”.¹³⁹

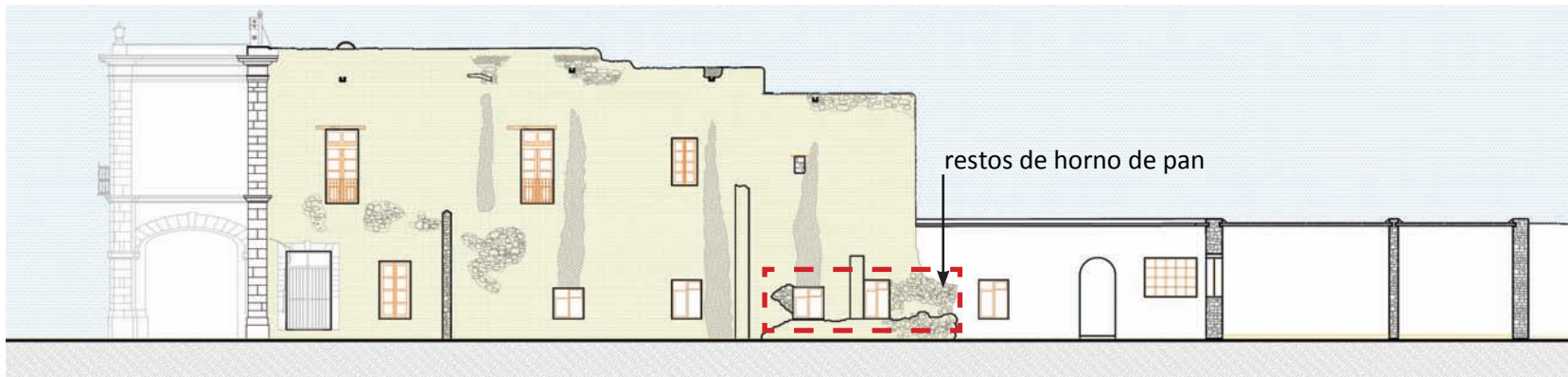


Fig. 86 Fachada lateral Nororiental, que daba a un patio de servicio y en cuya paramento sobresalía un horno de pan. Dibujo Isis Isidoro 2013

137 Tavera Alfaro, Xavier. *op. cit.*, p.153.

138 AGN. Californias. Vol. 4. Exp. 10 fojas: 479-480.

139 Fossey, Mathieu de. *Viaje a México*. Imprenta de Ignacio Cumplido, México, 1844.p

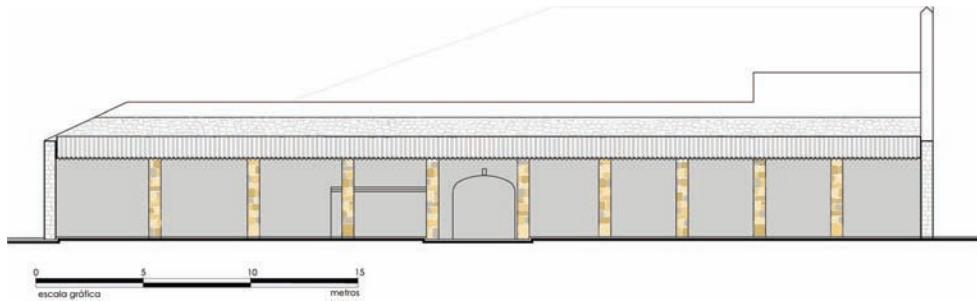


Fig.87 Alzado caballerizas y macheros, el arco central, actualmente tapiado, comunicaba con un corral, hoy es un frontón. Dibujo: Isis Isidoro 2013.



Fig.88 Antiguas caballerizas y macheros. Esta serie de columnas también se ubicaban en los laterales, actualmente se observa solo una, sin cubierta. Foto: Isis Isidoro 2013



Fig. 89 Barda de la parte posterior del mesón Arroyo Zarco, se observan los contrafuertes de cantera blanca. Actualmente se alzó un muro sobre de ella que se usa como frontón. Foto: Fernando Ortiz, 2015.

La zona de servicios se componía por las cocinas, panadería con horno, carbonera, amasijo, alacenas, comedor, la casa del mesonero, los cuartos para las mozas, así como los propios para los sirvientes y los comunes. Esta sección pudo ser la que comunica el corredor nororiente junto con la suroriente, contigua al patio de servicio. Debido a que esta área es la más intervenida y modificada con elementos nuevos como losas de concreto, apertura de vanos y construcción de muros divisorios, ya no es tan fácil ubicar los espacios originales.

En el patio posterior una vez atravesado el pasadizo de la zona de servicios estaba la zona de resguardo de animales que contaba con área semicubierta, es decir, los macheros y caballerizas, aún quedan las gruesas columnas de sillares de cantera, que actualmente sostiene una cubierta de lámina provisional, antiguamente era una cubierta de ladrillo y terrado, lamentablemente ya no quedan evidencias de las pesebras y bebederos. El informe de Avance de obras del Ingeniero Miguel Constanzó de 1790 explicó que en el segundo patio *“se miran acabados los macheros laterales y caballerizas faltando únicamente que cubrir de su enladrillado los techos”*.¹⁴⁰

Tenía este patio unos cuartos adosados que pudieron ser el taller de mantenimiento para el arreglo de vehículos, la herrería y el pajar. El

140 AGN. Grupo documental Californias, vol. 5, exp.1, foja 71.



Fig. 90 Pebetero de cantera rosa sobre el pretil del portal de la Casa del Mayordomo. Foto: Isis Isidoro, 2015.

corral quedaba detrás de las caballerizas, cruzando el último arco, hoy en día se construyó un frontón en su lugar, posteriormente se delimitó otro corral hacia el suroriente del edificio. Además este patio está rodeado por una barda de mampostería de tezontle rojo y negro con contrafuertes de sillares de cantera blanca junteada con cal-arena a cada 5m de 70 x 25 cm de base, estos contrafuertes contrarrestan el empuje de los muros que tienen una altura de 5m.

En cuanto a las obligaciones de los mesoneros, el reglamento ordenaba que el mesón mantuviera bien iluminado siempre con un farol el pórtico de acceso principal y luz en los demás parajes de tránsito a las hospederías o habitaciones y caballerías. En la casa del mayordomo de la hacienda Arroyo Zarco, sobre el pretil del portal, se encuentra un pebetero, el cual según Javier Lara Bayón,¹⁴¹ se prendía en las noches para guiar a los viajeros que transitaban en el Camino Real de Tierra Adentro.



Fig. 91 Fachada norponiente de la Casa del Mayordomo. Actualmente es propiedad privada. Cada año se realiza una peregrinación de Querétaro hacia el Tepeyac y los peregrinos se quedan en este edificio, en Arroyo Zarco para continuar su camino a la Ciudad de México. Dibujo Isis Isidoro, 2014.

141 Conversación personal con el autor del libro Arroyozarco: puerta de tierra adentro. Realizada el 12 de Marzo de 2015.

Áreas

Terreno: 19,000 m²
 Superficie de desplante: 4,392 m²
 Área libre: 2,024 m²
 Superficie construida:
 Pl. baja: 2,368 m²
 Pl. alta: 897.20 m²
 Azoteas: 2,143 m²



Fig. 92 Pila de trazo mixtilíneo, Mesón Arroyo Zarco. Foto: Isis Isidoro, 2013.

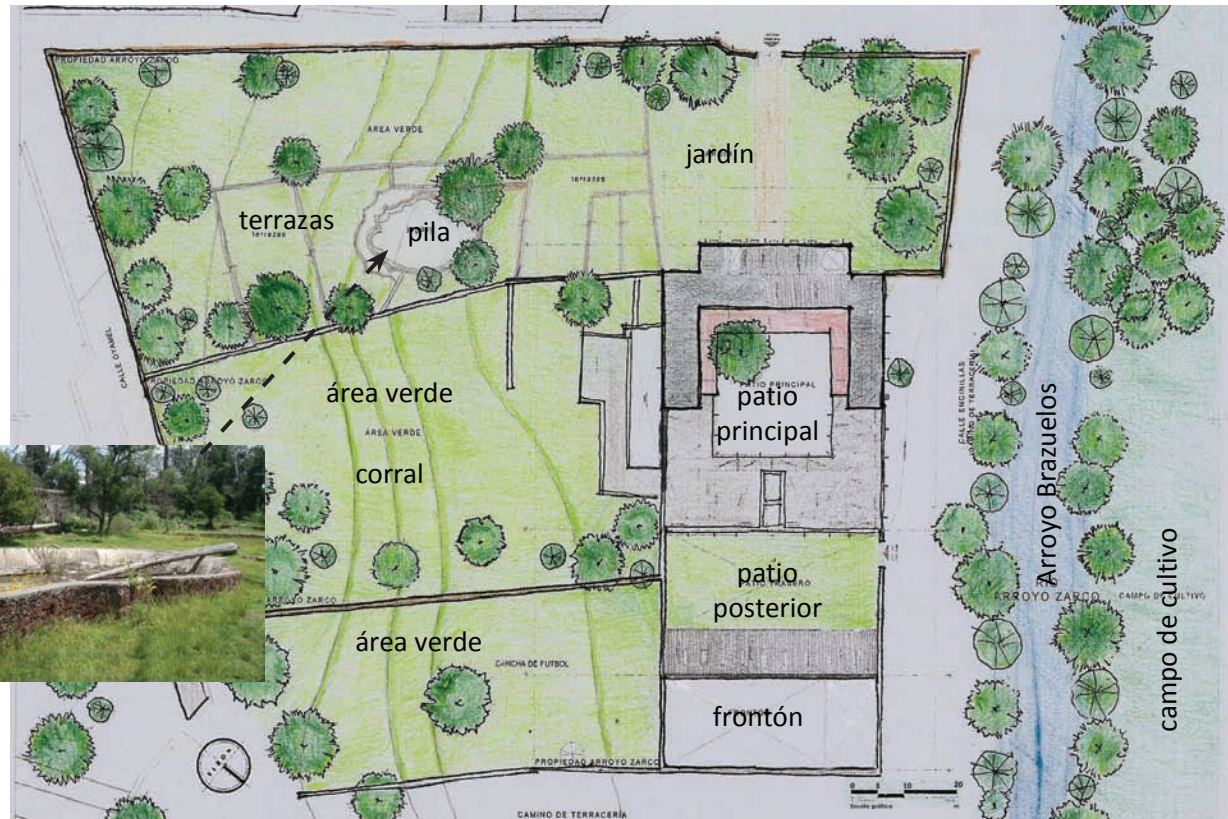


Fig. 93 Plano de conjunto de Mesón Arroyo Zarco, donde se aprecia la ubicación de las terrazas y la pila de captación de agua de lluvia. Dibujo: Isis Isidoro, 2014.

En el terreno del Mesón Arroyo Zarco encontramos a la derecha del acceso principal un depósito de agua de trazo mixtilíneo, característico del estilo barroco. Hecho de mampostería de tezontle con acabado bruñido al interior para almacenar el agua de lluvia que se capta y conduce por medio de las terrazas que le preceden y descienden hasta la pila. Por esta disposición en terracedo, posiblemente el agua era usada para riego.¹⁴²

142 Icaza I. Leonardo. *Arquitectura para el agua durante el virreinato en México*. En Cuadernos de Arquitectura virreinal. No. 2 Facultad de Arquitectura, UNAM. Noviembre de 1985. p. 23 El autor explica los diferentes sistemas usados en el virreinato para la captación de agua de lluvia y menciona que la disposición del terreno en terrazas para captar agua era posiblemente para el riego.

De Mesón a Hotel de Diligencias y fin del tránsito en el Camino Real

Los servicios regulares de diligencias

Las primeras líneas de transporte regular de personas conocido como diligencias se inauguraron en la Nueva España a finales del siglo XVIII a diferencia de Europa que ya era un sistema muy difundido desde el siglo XVII. Estas líneas eran muy escasas en número y conectaba a las principales ciudades porque sus vías se vieron favorecidas por la política de mejoras de caminos en el último tercio del siglo XVIII, necesarios para la circulación de estos grandes coches con capacidad de 6, 9 y 12 personas. El embajador Poinsett describió una diligencia que alquiló en Nopalucan, (Puebla) cuando se detuvo en el mesón que se hospedaba, en el año de 1822, medía poco más de tres metros de un eje a otro, toscos pero fuertes y seguros. Diez mulas arrastraban la diligencia, dos de ellas iban junto a las ruedas con un postillón¹⁴³ quien conducía cinco más, mientras que otro postillón manejaba las tres delanteras.¹⁴⁴



Fig. 94 La villa de Tacubaya, tomada desde Chapultepec, litografía de Casimiro Castro. México y sus alrededores . Editorial del Valle de México, 1972.

La diligencia se componía de las mulas de tiro y de refresco, para hacer el remplazo cuando las de tiro se cansaban, así como del conductor, encargado de recibir el dinero y de las pertenencias del viajero, los postillones, los arreadores y la escolta armada para proteger la conducción ya que rara vez llegaba una diligencia a su destino sin haber sufrido un asalto. Alcanzaban una velocidad de 3 a 6 leguas por hora y la jalaban 4 ó 7 caballos o mulas. El equipaje o impedimentas eran colocados en un portaequipajes trasero y sobre la parte superior de la caja del propio carruaje. Como se observa tales caminos y tales coches hacían necesario un ejército de mulas.

143 postillón.(de posta) Mozo que iba a caballo, bien delante de las postas para guiar a los caminantes, bien delante de un tiro para conducir al ganado. Real Academia Española.

144 Poinsett, J.R. Notas sobre México, 1822, *op. cit.*, p. 79.

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

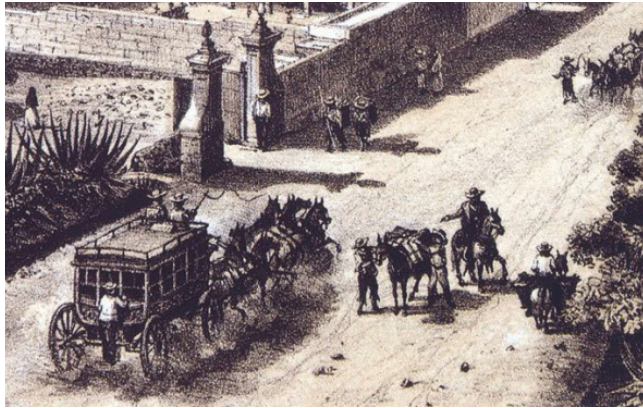


Fig. 95 Detalle de la villa de Tacubaya. Se observa una diligencia con tiro de cinco caballos, en “pares y tercias”.



Fig. 96 “Hotel de diligencias” en Veracruz, los pasajeros se reunían en la plaza Armas enfrente de donde aún se localiza este inmueble. El viaje de Veracruz a México se realizaba en tres días y medio.

Una de las primeras líneas más conocida era la de México a Guadalajara inaugurada en 1794, la segunda ciudad en rango de importancia después de la México,¹⁴⁵ constaba de un vehículo que tenía cuatro asientos y estaba tirado por 12 mulas. De México salía cada primero de mes; de Guadalajara cada día 16, el recorrido podía durar hasta 12 días, con escala en 11 puntos intermedios: México, Huehuetoca, Tula, Arroyo Zarco, San Juan del Río, Querétaro, Celaya, Irapuato, Horcones, Frías, Cerro Gordo y Zapotlanejo (Ver mapa fig. 69). Los precios eran bastante elevados: 200 pesos por una persona; 210 pesos por dos; 225 pesos por tres y 250 pesos por cuatro.¹⁴⁶

Al estallar la guerra de Independencia se interrumpió el desarrollo de este servicio de transporte y la inseguridad en los caminos aumentó, por lo que el tránsito de pasajeros disminuyó notablemente, algunos mesones fueron usados como cuartel, como fue el caso del mesón Arroyo Zarco que sirvió para ambos bandos, los realistas e insurgentes. Hasta 1830 se estableció la primera línea de diligencias regulares entre Veracruz y México, a manos de una empresa norteamericana, en 1833 el señor Manuel Escandón les compró el negocio de diligencias y un mes después los comerciantes Antonio Garay, Francisco Gámez y Anselmo Zurutuza se asociaron con él formando la primera compañía mexicana en el ramo del transporte denominada Diligencias Generales.

Debido a que Antonio Garay fungió como ministro de Hacienda durante la presidencia de Valentín Gómez Farías, favoreció a la compañía con contratos para la reparación y mantenimiento de caminos, obteniendo el beneficio de los peajes durante 15 años de 1834 a 1849. En 1835 Manuel Escandón consiguió además que el gobierno le otorgara la concesión por cinco años de la conducción de la correspondencia pública y privada en las

145 Ramírez Flores José, El Real Consulado de Guadalajara. Notas históricas, Guadalajara, Banco Refaccionario de Jalisco, 1952. p52 citado en Cramaussel Chantal. *op. cit.*, p.269.

146 Ortiz Hernán, Sergio. *op. cit.*, p. 123.



Fig. 97 Don Anselmo Zurutuza compró este edificio que elevó a un punto de aseo y lujo, colocándolo al nivel de los mejores establecimientos de Europa, poniéndole como nombre “Hotel Iturbide”.

rutas transitadas por las diligencias, mediante el pago de 100,000 pesos.¹⁴⁷ Ya para mediados del siglo XIX las líneas de diligencias cubrían los principales itinerarios de la red viaria mexicana, desde la Ciudad de México, donde todas partían, hacia Veracruz, Tepic, Morelia, Cuernavaca, Pachuca, y Cuautla.

Las diligencias de Don Manuel de Escandón salían de la capital, de la Casa de diligencias, que se hallaba en el Callejón de Dolores y que se comunicaba con los patios del Hotel de Iturbide, perteneciente a la misma empresa. Posteriormente Don Anselmo de Zaratuza, sucedió en el puesto a Don Manuel de Escandón, que extendió el servicio a todos los centros poblados de la República y estableció toda una cadena de mesones y hoteles de diligencias, algunos propiedad de la empresa y otros ligados por convenio para recibir a las diligencias y a sus ocupantes. Estos hoteles de diligencia fueron la transición entre los antiguos mesones y ventas del virreinato y los actuales hoteles.¹⁴⁸ Este sistema de diligencias disminuyó las restricciones para viajar, como el tiempo empleado en el trayecto, el costo del transporte, el peligro, la incertidumbre del viaje y las incomodidades en los mesones. En 1853 la empresa de diligencias generales realizó 17,331 viajes, trasladando a 24, 430 pasajeros. El precio del boleto a Guadalajara en 1794 era de \$200 por persona y en 1857 era de \$60.

A pesar de que se promovieron modificaciones para mejorar el hospedaje a finales del siglo XVIII, no es sino hasta después de la Guerra de Independencia, con el auge del servicio de diligencias que se hicieron notorias las mejorías, llegando incluso a reglamentar la estancia en los hoteles de diligencias y su trayecto en los carros.¹⁴⁹

147 Grajales, Agustín-Illades Lilián, La Casa del Marqués o Casa de las Diligencias. Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, 1999, p.123.

148 Palacio Magarola, Lucas de. *op. cit.*, p.51.

149 Grajales Agustín. *op. cit.*, p.139-140.

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.



Fig. 98 Chinas poblanas en una diligencia durante un desfile.

Fecha: ca 920. Fuente: Fototeca Nacional del INAH. Autor: Casasola. Archivo: Casasola. No. Inventario: 114773

1° La posada es generalmente para los pasajeros que transitan y llegan en los carruajes de la empresa de diligencias generales: la admisión de otras personas será excepción que queda en manos del administrador decidir.

2° Los señores que quieran vivir en la posada, podrán entregar si gustan al administrador el dinero u objetos de valor que quieran tener con toda seguridad, a cambio de un recibo que hace responsable al administrador, salvo en caso de robo a mano armada.

3° Depositarán las llaves de su habitación en el cuarto destinado a ello, al cuidado de un dependiente que cuidará de sólo entregarlas al mismo señor a un sirviente para la limpieza.

4° Se almuerza a las diez de la mañana y se come a las seis de la tarde en punto, en caso de faltar, se omite el servicio posterior.

5° La mesa y posada es privada a los objetos indicados; pero los huéspedes pueden invitar a una o más personas, previo aviso con una anticipación de seis horas al administrador para que si puede recibirlos tome sus disposiciones.

6° La pensión por persona será de dos pesos diarios por cuarto, servicio, almuerzo y comida (sin vino). Los pasajeros de los carruajes de la empresa pagarán lo mismo si se hospedan en la casa, coman o no en ella.

7° El establecimiento se cerrará en la noche a las 11 y no se abrirá solo en caso de enfermedad u otro urgencia.

8° El pago de la pensión y demás gastos será arreglado por días, semanas o meses de anticipación, según lo convenga el administrador.

9° En caso de queja comunicarlo al administrador.

10° Los pasajeros que vengan a dormir a la casa porque deben salir a la madrugada del día siguiente en la diligencia, pagarán seis reales por cama y desayuno.

Hotel de Diligencias Arroyo Zarco

La ruta que seguiría parte del Camino Real de Tierra Adentro en las diligencias generales sería la Línea del Interior que iba de México a Tepic y hasta San Blas, una vez que estuvo listo el camino hasta este puerto. Para 1849 el señor Anselmo Zurutuza, empresario español de transportes, compró la hacienda Arroyo Zarco, al mesón le hace algunas modificaciones convirtiéndolo en Hotel de Diligencias.¹⁵⁰ Cambios que el diplomático Guillermo Prieto nos ejemplifica perfectamente en su relato cuando en la tercera jornada de su viaje a Zacatecas se hospeda en la parte baja de Arroyo Zarco porque la planta alta había adquirido el carácter de Hotel de Diligencias de Arroyo Zarco.

*“merced al genio emprendedor de D. Anselmo Zurutuza, quien no solo había improvisado salones, arreglado cuartos y dispuesto excelente fonda, sino que había dado a conocer espejos y lavamanos, baños e inodoros, llevando su celo al extremo de dictar un reglamento para el aseo de los concurrentes; atenciones para las señoras y decencia y compostura en la mesa del comedor”.*¹⁵¹

Hace el contraste con la parte baja “la del común de los mártires” que seguía siendo el mesón del tiempo virreinal, con sus cuartos mal envigados, paredes carcomidas y sucias y las mesas en mal estado. La primera parada que se hacía era en Arroyo Zarco, salía de México los lunes, miércoles y viernes, lo cual implicaba un flujo de 18, 27 ó 90 personas por semana, si la diligencia llevaba 6, 9 ó 12 lugares, al año eran 864, 1,296 ó 4,320 personas respectivamente.

... a las cuatro de la mañana, se almuerza en Tepeji del Río y se llega a Arroyo Zarco (hacienda grande) a las cinco de la tarde



Diligencias generales de la república.

EL 16 del prócsimo Noviembre saldrá la primera Diligencia para la feria de S. Juan de los Lagos, continuando sucesivamente hasta el 14 de Diciembre, en que el destino será la ciudad de Lagos, adonde quedará regularizada para todo el siguiente año.

Las Diligencias para la feria, harán las jornadas siguientes:

De México á **Arroyozarco**, á Querétaro, á Silao, á la feria.

Despues, de México á **Arroyozarco**, á Querétaro, á Guanajuato, á Lagos.

En los intervalos pasarán por Tula, San Juan del Río, Celaya, Salamanca, Irapuato, Leon y pueblecitos subalternos en la carrera.

En los despachos instruirán de los precios y condiciones. México, á 18 de Octubre de 1842.

8-1

Fig. 99 Anuncio de las Diligencias Generales donde indican parada en Arroyo Zarco en el periódico El siglo XIX, México D.F. 19/10/1842 p.4. Fuente: Hemeroteca Nacional Digital de México.

150 Lara Bayón Javier. *op. cit.*, p.169.

151 Prieto, Guillermo. *op. cit.*, p.317.

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

*del mismo día. Allí se duerme y a las 4 de la mañana del día siguiente se continúa el viaje para almorzar en San Juan del Río, de donde se sale para llegar a Querétaro a las 3 de la tarde del mismo día...*¹⁵²



Fig. 100 Ferrocarril en Tula, Hgo. Fuente: Fototeca Constantino Reyes Valerio, INAH-CNMH.

Postas de la línea de diligencias generales

LÍNEA DEL INTERIOR

De México a Tepic el recorrido era de 9 días

	Hora de salida	Lugar de almuerzo	Fin de la jornada y descanso	Hora de llegada
De México	4 am	Tepeji del Río	Arroyo Zarco	5 pm
	4 am	San Juan del Río	Querétaro	3 pm
	4 am	Salamanca	Guanajuato	5 pm
	4 am	León	Lagos	2 pm
	4 am	San Juan de los Lagos	Venta de Pegueros	2-3 pm
	4 am	Posta la Hoya	Guadalajara	3 pm
	4 am	Tequila	Tajo o Barranca de Mochitiltic	5-6 pm
	2 am	Posta Ocotillo	Tepic	4 pm
		Tepic	San Blas	1 día más

Tabla 7. Itinerario de la línea interior de las diligencias generales. Fuente: Almonte Juan, Nepomuceno. *Guía de forasteros y repertorio de conocimientos útiles.* México, D.F. Juan cortina Portilla, 1977.

Esta etapa de las diligencias (1840-1870) dieron al Camino Real de Tierra Adentro un periodo más de vida, el tránsito de pasajeros empezó a disminuir paulatinamente, porque algunas líneas ferreas atraían a los pasajeros desde 1860, en 1867 el tráfico para el área de Polotitlán, Aculco y

¹⁵² Almonte Juan, Nepomuceno. *Guía de forasteros y repertorio de conocimientos útiles.* México, D.F. Juan Cortina Portilla, 1977, p.442-443.



Fig. 101 Fotografía tomada del Documental "Sara Pérez de Madero", esposa de Francisco I. Madero, de la serie Revolucionarias (1910). Fuente:Lara Bayón Javier.

Arroyo Zarco decayó notablemente, para 1868 el administrador del mesón, Miguel Tejada, afirmó que estaba en un estado de miseria porque había días que ni un sólo pasajero viajaba por la diligencia.

La decadencia del Camino Real en estos lugares sería con la llegada del tren el 22 de Marzo de 1882 , cuando el primer tren de la Central Mexicana de trenes en su itinerario México-Querétaro tenía las estaciones de Dañú y Polotitlán, cerca de Aculco. Posteriormente el inmueble sería ocupado como casa principal de la Hacienda, habitado por la señora Sara Pérez de Madero en su infancia, esposa de Francisco I. Madero.

Propuesta de conservación para el Mesón Arroyo Zarco; integración a un itinerario cultural.

El inmueble que fungió como mesón, después hotel de diligencias y finalmente casa habitación es adquirido en 1930 por la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos (S.A.R.H.) que posteriormente sería sustituida por la Comisión Nacional del Agua (C.N.A) hoy CONAGUA y Secretaria de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación SAGARPA. Actualmente aloja oficinas de ambas dependencias propiedad del gobierno federal, la jefatura de distrito de riego no. 096 "Arroyo Zarco" y el Centro de Apoyo al Desarrollo Rural No. 3 "Arroyo Zarco". Sin embargo, las áreas del edificio superan por mucho los requerimientos de las oficinas de estas dependencias, quedando la mayoría de los cuartos desocupados, ya sea por no ser necesarios o por el alto grado de deterioro en que se encuentran, en suma el potencial de la construcción nos es aprovechado en su totalidad.

Considero que asignar un nuevo uso para el edificio, adecuado a sus espacios, que resalte sus valores y retome su función original, es decir, un hotel mediano de tres estrellas, es una opción viable para su conservación. Una instalación que preste no solo servicios de alojamiento y alimentación, sino servicios sanitarios e información histórica del sitio a las personas que



Fig. 102 Declaratoria de Patrimonio Cultural de la Humanidad otorgada en 2010 por la UNESCO al itinerario cultural Camino Real de Tierra Adentro.



Fig. 103 Tramo del Camino Real de Tierra Adentro entre Aculco y San Juan del Río, que aún perdura y forma parte de los bienes a proteger en el Patrimonio cultural de la Humanidad. Foto: www.unesco.org

visiten el pueblo de Arroyo Zarco. Si tomamos en cuenta lo que la Carta de Atenas enuncia para la preservación de un monumento histórico, concuerda con la propuesta: *“La Conferencia recomienda mantener, cuando sea posible, la ocupación de los monumentos asegurando así su continuidad vital, con tal de que el destino moderno respete el carácter histórico y artístico de la obra”*.

La reciente actividad turística promovida por la declaratoria de Patrimonio Cultural de la Humanidad del Camino Real de Tierra Adentro otorgada por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, UNESCO (por sus siglas en inglés) ha dado pie a que el Museo Nacional del Virreinato lleve a cabo un recorrido que parte del centro de Tepetzotlán, para visitar el puente de Atongo, después la Hacienda Arroyo Zarco, prosigue a Aculco, luego al Tramo del Camino entre Aculco y San Juan del Río y finalmente regresa a Tepetzotlán; sin embargo la visita a Arroyo Zarco es muy breve debido a las malas condiciones de la Hacienda y del Mesón, aunado a que el poblado es muy pequeño con falta de infraestructura para el turismo. Esta situación favorece a que el edificio funcione como punto de parada importante en la ruta y elemento de equipamiento para el turismo. Además, que si se mejoran las condiciones adecuadas de manejo y planes actualizados para su conservación puede ser considerado para una nominación futura en la lista del Itinerario cultural del Camino Real de Tierra Adentro.

Consideraciones para su identificación.

Los itinerarios culturales son un concepto relativamente nuevo en el campo del patrimonio cultural, cuyo conocimiento y producción literaria está en construcción y aún son escasos. Falta mucho trabajo para su reconocimiento y apuntar aspectos clave que deben ser tenidos en cuenta para su protección. El autor Víctor Fernández Salinas en su artículo *“De dónde y hacia dónde. Perspectivas y premisas para el entendimiento de los itinerarios culturales”*



Fig. 104 Hombres reparando avería de un automóvil del demócrata frente a una hacienda (1923-1924). AGN. no. catálogo 131981

presenta de forma esquemática los elementos que forman un itinerario cultural, para facilitar la comprensión y relación de estos.

Los elementos que definen un itinerario cultural son: una vía de comunicación ya sea terrestre o acuática claramente identificada y diseñada para cumplir con un fin específico, en el cual haya existido un intercambio de bienes, personas e ideas en un lapso de tiempo considerable.¹⁵³

El camino atraviesa puntos notables de especial relevancia, se pueden diferenciar en tramos de flujo por donde se transita y en lugares de rito, descanso o aprovisionamiento en donde se realiza una acción específica como la visita a un santuario, la pernoctación en un albergue o el lugar en el que se reponen las provisiones necesarias para continuar el camino.

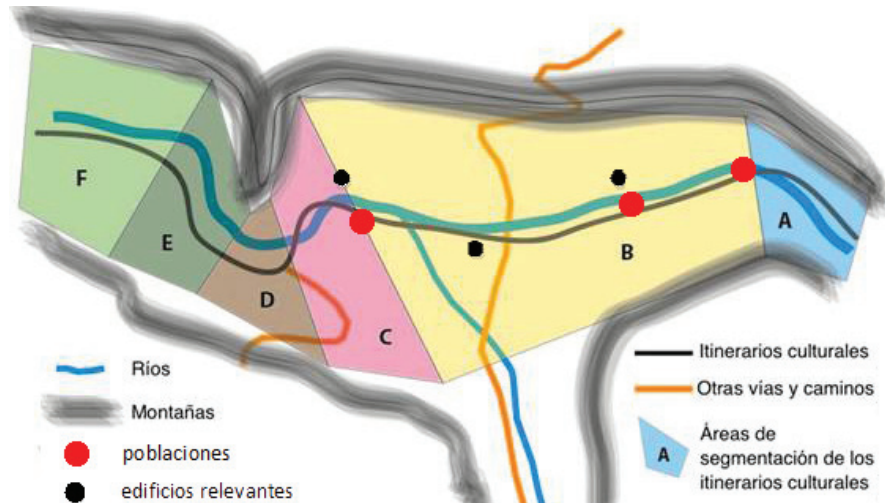


Fig. 105 Esquema con los elementos básicos que conforman un camino, el autor distingue diferentes sectores de la "A a la F" con un carácter distinto cada uno de ellos, así como elementos naturales y culturales como poblaciones. Fuente: Fernández, *De dónde y hacia dónde. Perspectivas y premisas para el entendimiento de los itinerarios culturales*. 2013.

153 ICOMOS *Carta de Itinerarios Culturales*, Québec, Canada, 4 de Octubre de 2008, p.2

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

Un tramo del camino se puede distinguir (si es que su evidencia física ha desaparecido) por la presencia de determinados edificios relacionados con su función como postas, aduanas, lugares de almacenaje, descanso, templos, hospitales, mercados, puertos, construcciones defensivas, núcleos urbanos, establecimientos industriales, mineros, fosas, tumbas, campos de batalla, puentes, vados, estancias, ranchos, poblados, ventas, mesones, hasta sitios arqueológicos, así como el entorno natural en el cual está inserto, accidentes geográficos (montañas, ríos...) o un paisaje agrario o cultural que en conjunto conforman un carácter cambiante y diverso en el camino que redundan en una mayor riqueza patrimonial. De igual modo estas pruebas ayudan a identificar el camino y por ende deben registrarse y protegerseles, independientemente de si fungirán para una actividad turística o no.

Debido a la amplia naturaleza o carácter religioso, social, comercial, técnico de los elementos que formaron parte del camino, es necesario hacer una segmentación o clasificación, entendiéndose esta como una división en sectores con un carácter distinto cada uno de ellos. Dará como resultado una forma más compleja pero eficaz de reconocimiento y protección de los valores del camino.

En el capítulo 1 se explicaron los principales puntos de parada en el Camino Real entre la Ciudad de México y Querétaro, lo cual nos sirve como marco de referencia para entender las particularidades de este tramo; así mismo nos permite percibir el potencial que tiene como itinerario cultural, El Mesón Arroyo Zarco por ser una construcción asociada a la funcionalidad del camino como lugar de descanso para los viajeros merece que se difunda su relevancia e historia, de igual modo buscar su conservación.

La importancia creciente de los valores del entorno y de la escala territorial, pone de manifiesto la macro estructura del patrimonio a diferentes niveles. El Itinerario Cultural rescata y enfatiza el valor de todos y cada uno de los elementos que componen el conjunto, como partes sustantivas del mismo, es decir adquiere un carácter multidimensional que proporciona una

visión plural, más completa y justa de la historia.¹⁵⁴ Como vemos el itinerario cultural resaltaría los valores del entorno, intercambio, histórico y cultural que significó la construcción del mesón Arroyo Zarco.

Así mismo se propone un proyecto de integración con su entorno, no sólo conservar el monumento sino los ambientes urbanos o paisajísticos que lo enmarcan, avalan y valoran al propio monumento.¹⁵⁵ En este caso es conservar el río, las terrazas, el depósito de agua, la ruta del Camino Real, las vistas hacia la hacienda y el ambiente rural que aún se vive en el poblado de Arroyo Zarco. Ver plano de propuesta de imagen urbana de Arroyo Zarco. p. 121. En el libro de Gustavo Giovannoni, *Questione di Architectura nella Storia e nella Vita*, indicaba: “ *Tener, para el ambiente en el cual se encuentra el monumento, aunque no sea el original, pero que conserve proporción de masas y colores, los mismos cuidados y los mismos criterios que para las condiciones intrínsecas*”

154 *Ibidem.*, p.1.

155 Del Moral, Enrique. *Defensa y conservación de las ciudades y conjuntos urbanos monumentales*. Academia de Artes, México, 1980, p.9.

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

MEJORAMIENTO URBANO DE ARROYO ZARCO ACULCO, ESTADO DE MÉXICO

1. Tipología.

- Proponer una imagen homogénea con las nuevas construcciones presentes en cuanto a texturas y paleta de colores.
- Conservar los edificios históricos y restaurar sus fachadas.



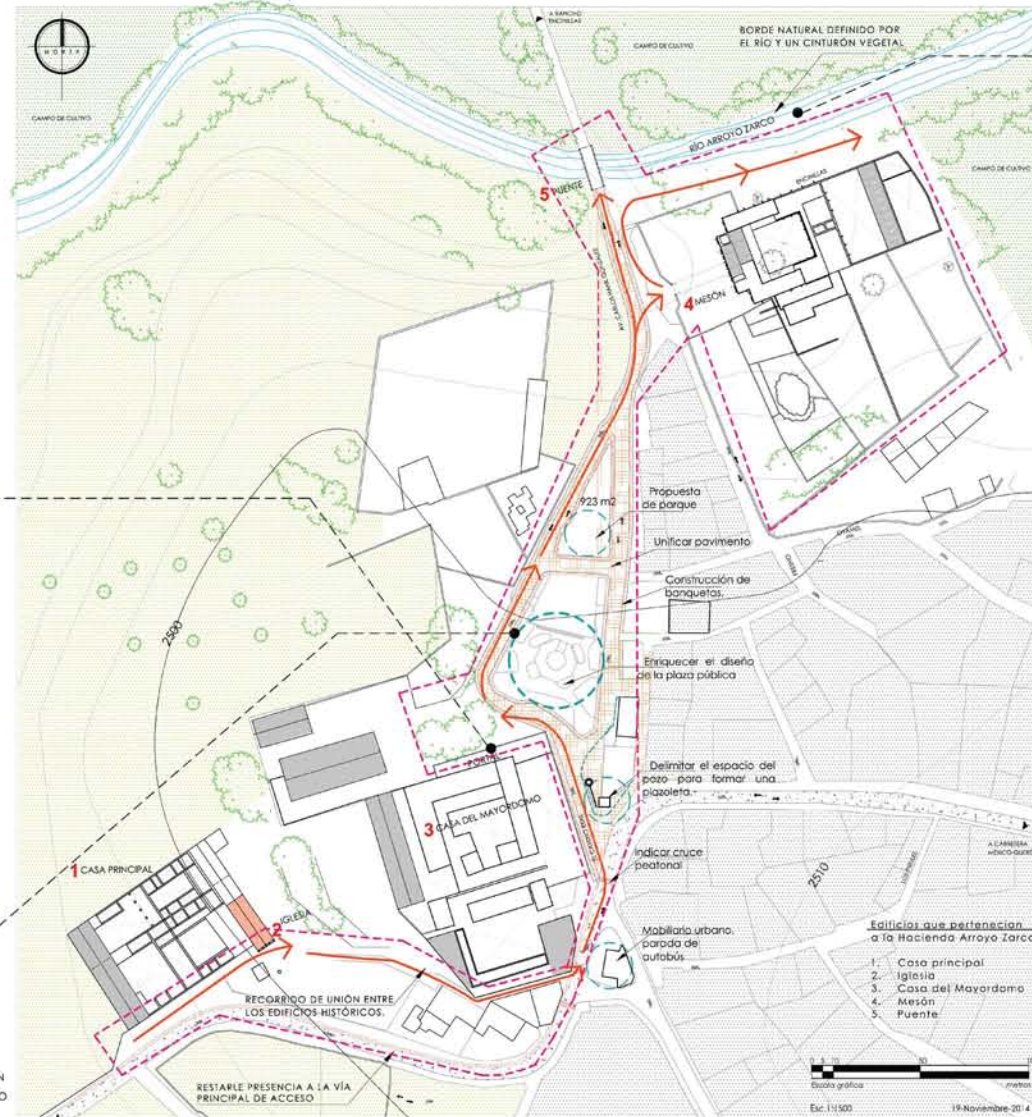
Portal de la hacienda, presenta humedades por escurrimiento de agua de lluvia.

2. Viabilidad.

- Restarle presencia a la carretera para que el paseo peatonal sea el protagonista. A través de un diseño de sección de banqueta adecuado, con mayor superficie (en los tramos que sea posible) para el recorrido a pie, así como disminuir la velocidad del tránsito vehicular.
- Unificar pavimentos vehiculares y peatonales en las zonas donde haga falta y estén deteriorados.
- Conservar la conexión original entre el mesón y el portal de acceso a la casa del Mayordomo, por medio de la recuperación de pavimento y cédulas de información.
- Indicar cruces peatonales.
- Canales de conducción de agua de lluvia.



ARROYO VEHICULAR que va del portal de la hacienda al mesón. Se observa restos de empedrado debajo de la carpeta asfáltica, hipótesis de que sean posibles restos del Camino Real. Se propone hacer una cota para comprobar o rechazar hipótesis.



Planteamiento general

El valor emblemático e histórico de los edificios de la hacienda deben formar parte de la vida urbana y no quedarse como elementos aislados y desconectados entre sí, por lo cual es necesario enaltecer el papel que juega en su entorno, a través de ofrecer un **recorrido** y proponer un nuevo uso a los inmuebles históricos para fin recreativo y/o cultural.

- POLÍGONO DE ACCIÓN
- RECORRIDO PROPUESTO
- NODO
- ZONA HABITACIONAL
- ÁREA VERDE
- CAMPOS DE CULTIVO

- Banquetas nuevas
- Pavimento para av. vehicular
- Pavimento para propuesta de recorrido
- Indica cruce peatonal



RÍO ARROYO ZARCO de bajo cauce, es el borde Natural del poblado

3. Plazas y nodos.

- Articular un entorno entre los principales nodos y preexistencias históricas para dar identidad al poblado naciente.
- La relación entre este recorrido lineal y los nodos existentes, debe potenciar su utilidad y función para el esparcimiento, la comunicación y el encuentro de sus pobladores y visitantes. Ofreciendo mobiliario adecuado para dichas actividades.
- Enriquecer el diseño de la plaza pública con mobiliario urbano, propuesta de actividades y el espacio para su desarrollo.
- Propuesta de diseño del área verde sin uso como nodo potencial.
- Fortalecer el uso de los nodos viales ya existentes proporcionando mobiliario urbano adecuado y limitando su área.
- **4. Remates visuales.**
 - Evitar obstrucciones, por medio de poda de árboles y limitar el número de niveles de construcción.
 - Reubicación de la torre de vigilancia para que no compita con la fachada de la casa del Mayordomo

5. Límites y bordes.

- Conservar borde natural con un plan de manejo adecuado.
- La vía de acceso principal que es límite se convierte a la vez en recorrido, aprovechando que esta junto con las nuevas casas y locales comerciales han generado un recorrido lineal.

6. Mobiliario urbano. Propuesta para:

- Iluminación
- Descanso
- Información
- Limpieza
- Servicios públicos
- Jardinería

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

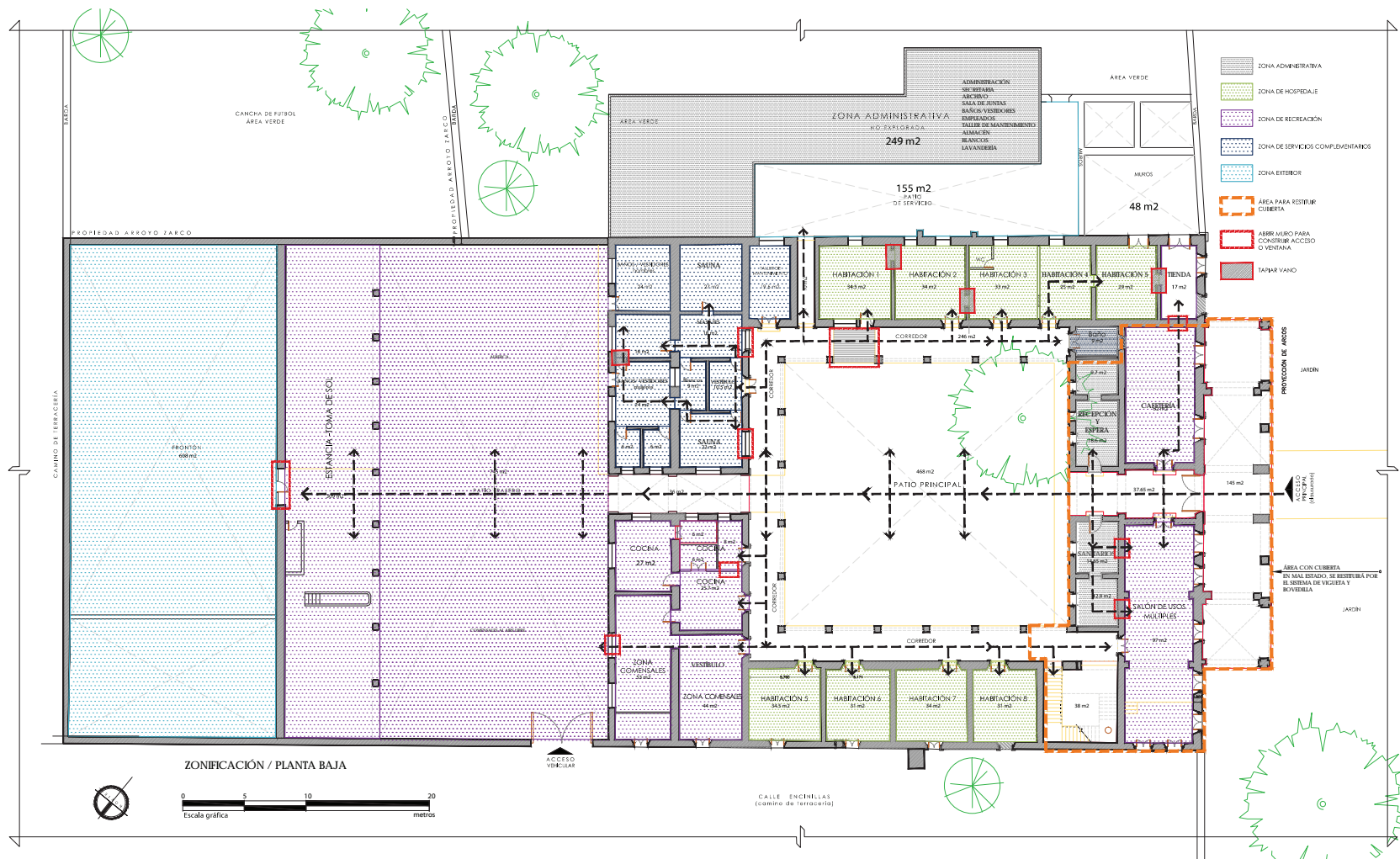
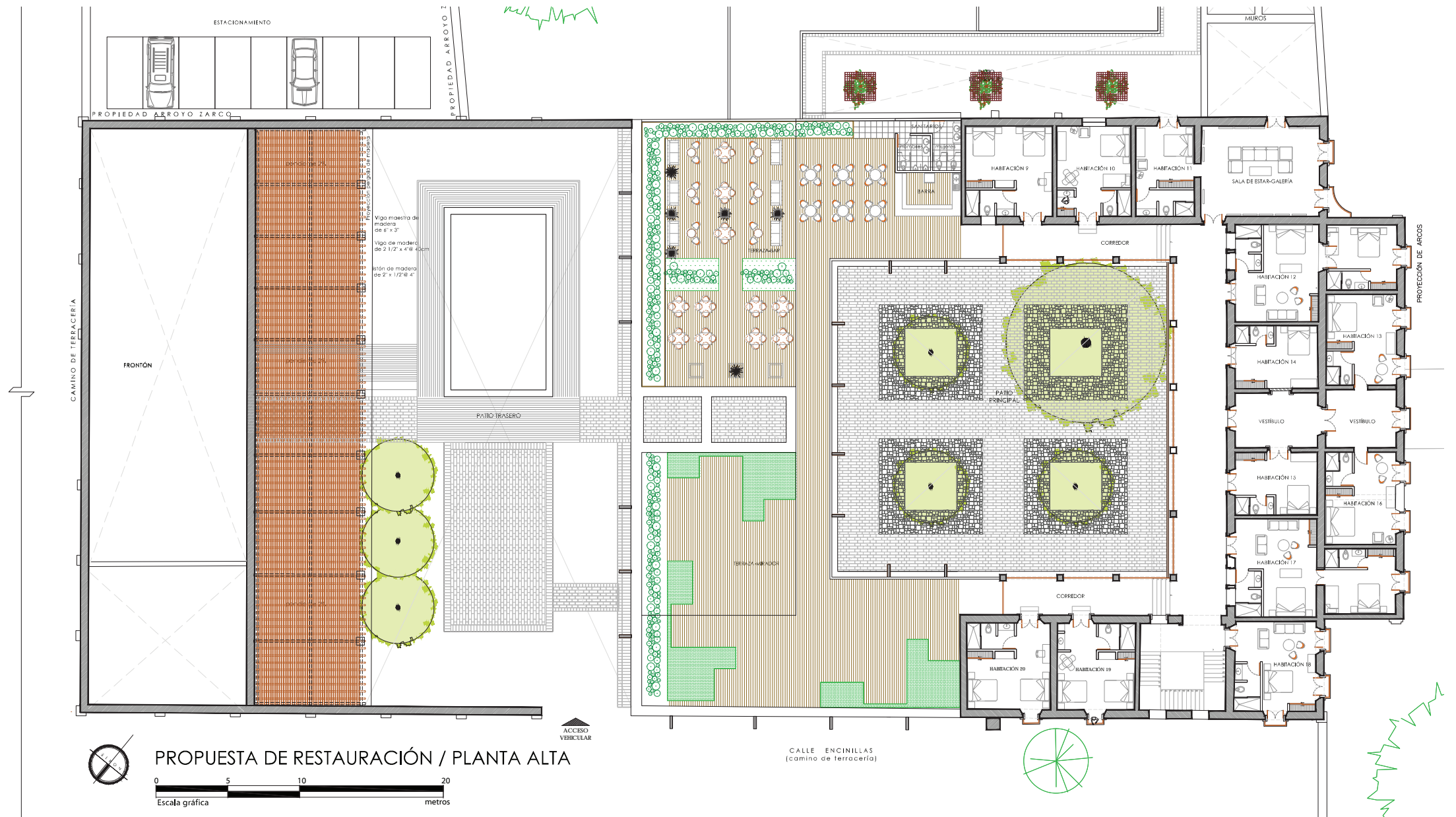


Fig. 107 Zonificación del nuevo uso propuesto en la planta baja. Conservar la proporción e imagen de la obra original debe ser prioridad sobre el programa arquitectónico del nuevo uso, este debe de adaptarse al edificio histórico, con el fin de poner en valor la calidad espacial del programa original. No aumentar más cuartos de hospedaje de los que existen. Respetar y retomar las zonas de uso original, como preparación de alimentos, administración, tienda, almacén. Dibujo: Isis Isidoro, 2014.

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.



Fig. 108 Zonificación en planta alta para la propuesta de uso como hotel. Dibujo: Isis Isidoro, 2014.



CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.



Fig. 111 Propuesta de Restauración / Corte longitudinal

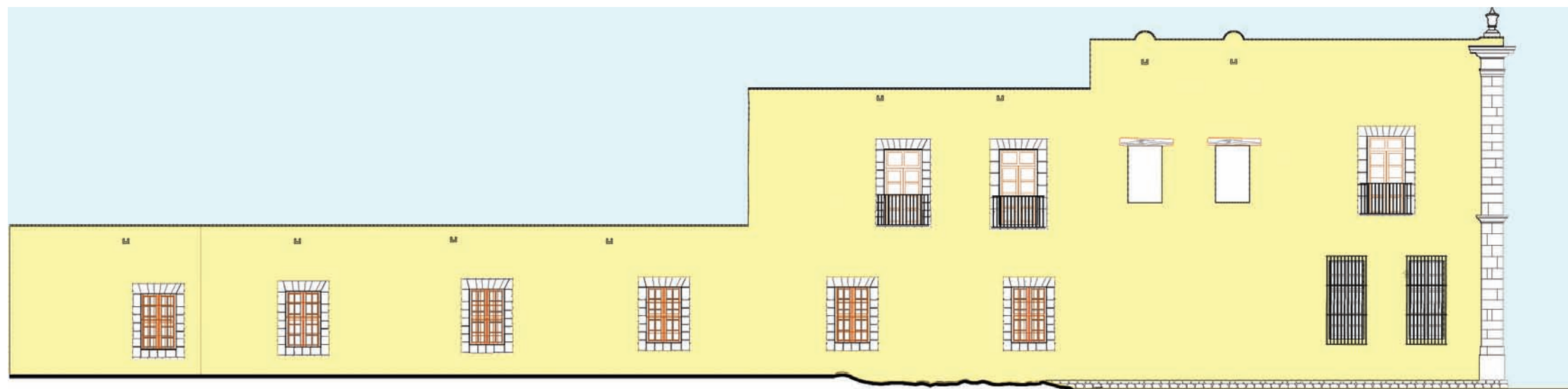


Fig. 112 Propuesta de Restauración / Fachada Norponiente

Criterios de Intervención

Antes de proponer los criterios de intervención es necesario conocer los daños que tiene el antiguo mesón Arroyo Zarco. En 1970, se cambiaron en un 70% los materiales originales de las cubiertas de la planta baja y parte de planta alta, se cambió la viguería de madera y terrado por losa de concreto armado en una sección y en otra por el sistema de vigueta y bovedilla. Estas intervenciones son muy burdas, ya que no cuentan con un acabado de calidad. Los pisos originales de ladrillo en el interior se sustituyeron por losetas de pasta, así como el piso de recinto del patio principal se cambió por arenilla de tezontle. Los pisos de cemento de los corredores y del portal están en pésimo estado, presentan fracturas y no tienen un diseño uniforme. En el caso de las puertas de madera en planta baja, se colocaron puertas de lámina, en general son detalles que hacen que cambie la estética del edificio y por ende la percepción plástica del mismo.

Como solución se pretende uniformar los acabados en las zonas ya intervenidas con materiales de mejor calidad que armonicen y no contrasten con el edificio. En cuanto a la unidad potencial del edificio, cada uno de los elementos que lo conforman como la herrería de los balcones y escaleras, los cancelos de madera, el portón, la proporción de los vanos, las alturas, los arcos de cantera, la escalera, las cornisas, las gárgolas, las vigas de madera, elementos ornamentales que forman parte de un todo, que hablan de un estilo arquitectónico, perteneciente a un modo de vida de una época específica, así que reintegrar los materiales en los casos que se conozca el original, permite restituir los faltantes y por ende recobrar su unidad potencial.

Las zona Sur del conjunto, que comprende el cuerpo principal, formado por el zaguán, salones, cuartos y escalera es la que mayor deterioro presenta, actualmente está en desuso. Aún conserva material original de las cubiertas y entrepisos, que son viguería de madera y terrado, aunque ya hay partes colapsadas, en un área comprendida de 165 m², por falla en los elementos portantes que son las vigas de madera.

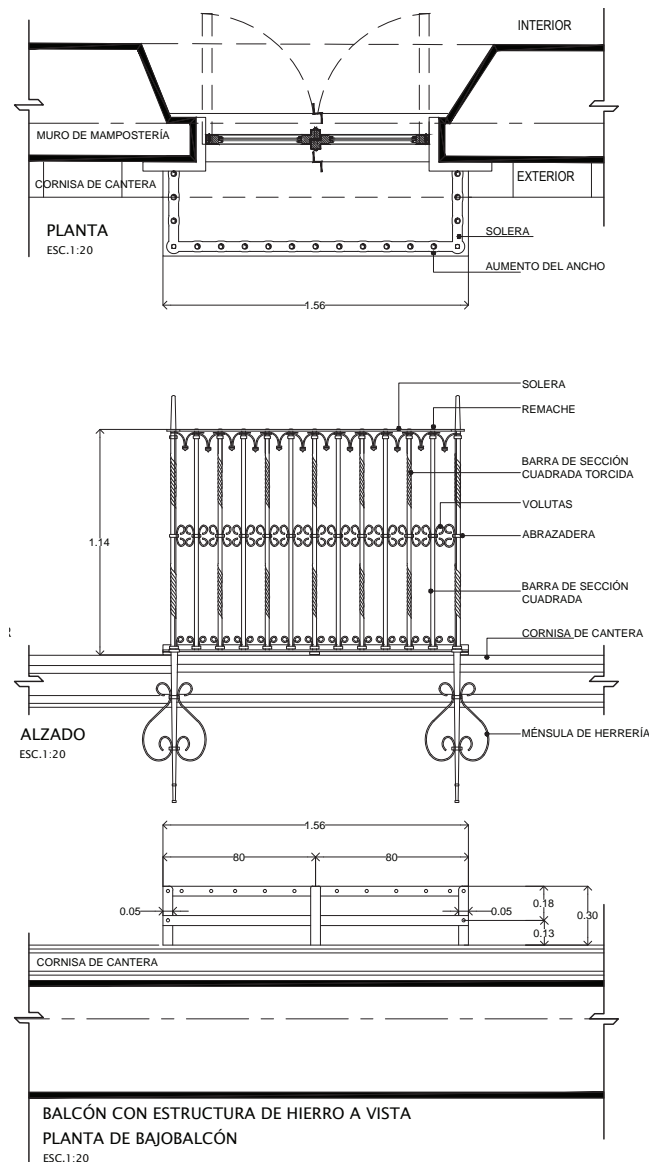


Fig. 113 Balcón de hierro forjado del mesón Arroyo Zarco en la fachada principal. Dibujo: Isis Isidoro, 2014.

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.



Fig.114 y 115 Colapso de entrepiso y cubierta detrás de la fachada del mesón.



Fig.116 Vigas de madera con ataque de carcomas

Debido a la falta de mantenimiento y por filtraciones de agua de lluvia de la azotea. La madera de las vigas, sus tablonces y pisos de duela tienen ataque de carcomas y termites y pudrición parda, lo que ha colaborado también a el derrumbe de las cubiertas.

En el caso de las cubiertas y entrepisos colapsados del mesón, *restablecer la estructura*, sería lo ideal para evitar que no se pierda el aspecto de la fachada, que aún se conserva ya que la falta de amarres por el colapso de la cubierta, pone en peligro su integridad con riesgo de agrietarse.



Fig.117 Corte transversal donde se aprecia ls cubiertas colapsadas del mesón Arroyo Zarco.

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

A su vez se recuperaría el espacio arquitectónico y la percepción original del mismo al restituir el soporte horizontal con lo cual se haría una *reintegración de la imagen*, es decir, la parte visible de la obra, encontrar la reincorporación de su espacialidad, de sus valores volumétricos y formales que constituyen su imagen. Se toma como argumento la teoría de Cesare Brandi: La *materia* cumple dos funciones en la obra de arte: *estructura y aspecto*. Sin embargo, el aspecto prevalece sobre la estructura, por eso hay que asegurarse de que la estructura modificada no repercuta en el aspecto. El sistema de cubierta de vigueta y bovedilla sería el propuesto para reemplazar la cubierta.

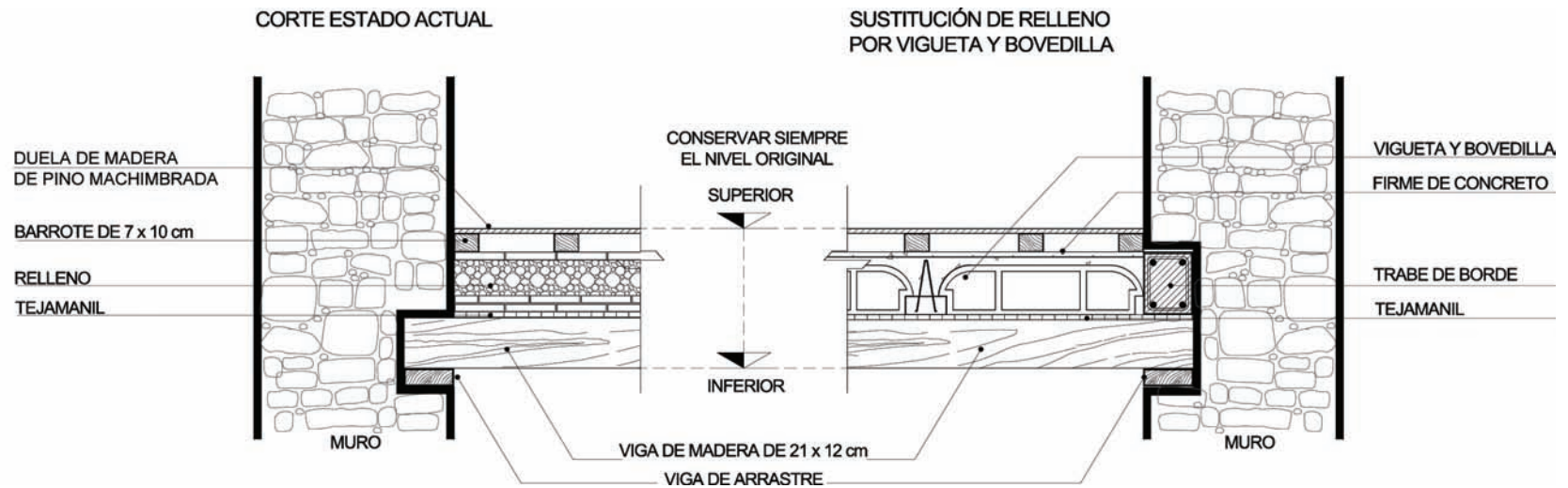


Fig.118 Detalle de sustitución de cubierta. Dibujo: Isis Isidoro, 2014.

La cornisa de cantera con que remata la fachada principal esta erosionada en parte de su perfil y tiene acumulación de agua provocando el crecimiento de la flora parásita el mismo caso es para la cornisa intermedia. El arco del extremo izquierdo del acceso porticado tiene fisuras debido a la falta de entrepiso y cubierta. Las dovelas de cantera también presentan fisuras. Los muros tienen humedades en algunas secciones por los escurrimientos

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

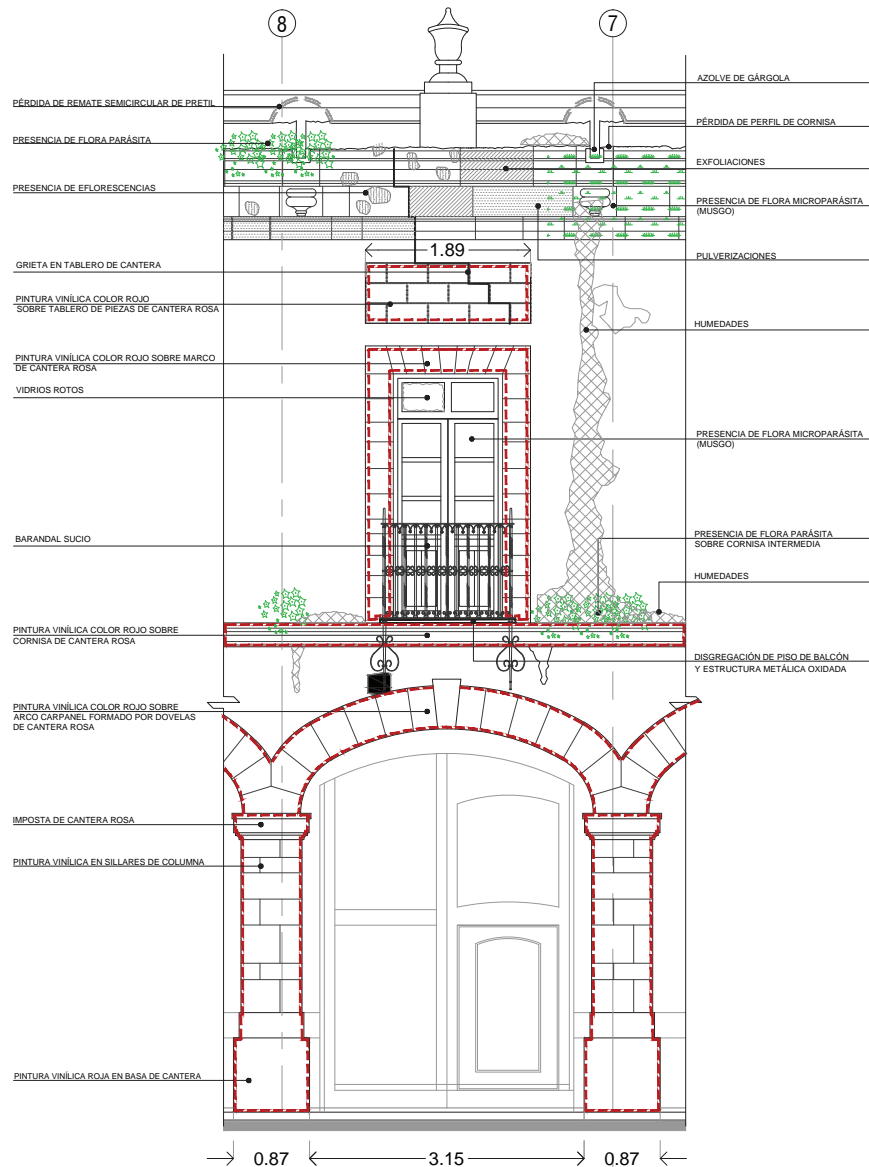


Fig.119 Sección de fachada principal con deterioros. Dibujo: Isis Isidoro, 2014.

de agua proveniente de las dos gárgolas que aún quedan, localizadas en los extremos. En la fachada principal, casi todos los elementos de cantera como rodapiés, basas, columnas, pilastras, arcos, tableros y cornisas están pintadas con pintura vinílica color rojo.

Los marcos de ventanas y puertas igual presentan ataques de carcomas y una gran parte de vidrios rotos. El volado de los balcones presenta deformaciones, debido a la fatiga de sus elementos portantes, que son soleras de herrería. Algunos barrotos de los barandales presentan deformaciones y oxidación.

La fachada Norponiente por su cercanía frente al río existe en el ambiente un alto grado de humedad, que ha provocado el desprendimiento de la mayoría del aplanado original quedando la mampostería de tezontle expuesta, aparición de eflorescencias, flora y microflora parásita. También hay humedad por capilaridad en la parte inferior de muros y humedad por escurrimientos. Hay discontinuidad en la tapa de ladrillo que corona al muro, por la pérdida de piezas.

Se propone reintegrar el aplanado a la fachada Nororiente para evitar el deterioro de la piedra que actualmente sufre, así como construir un dren de aireación para solucionar la humedad por capilaridad.

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.

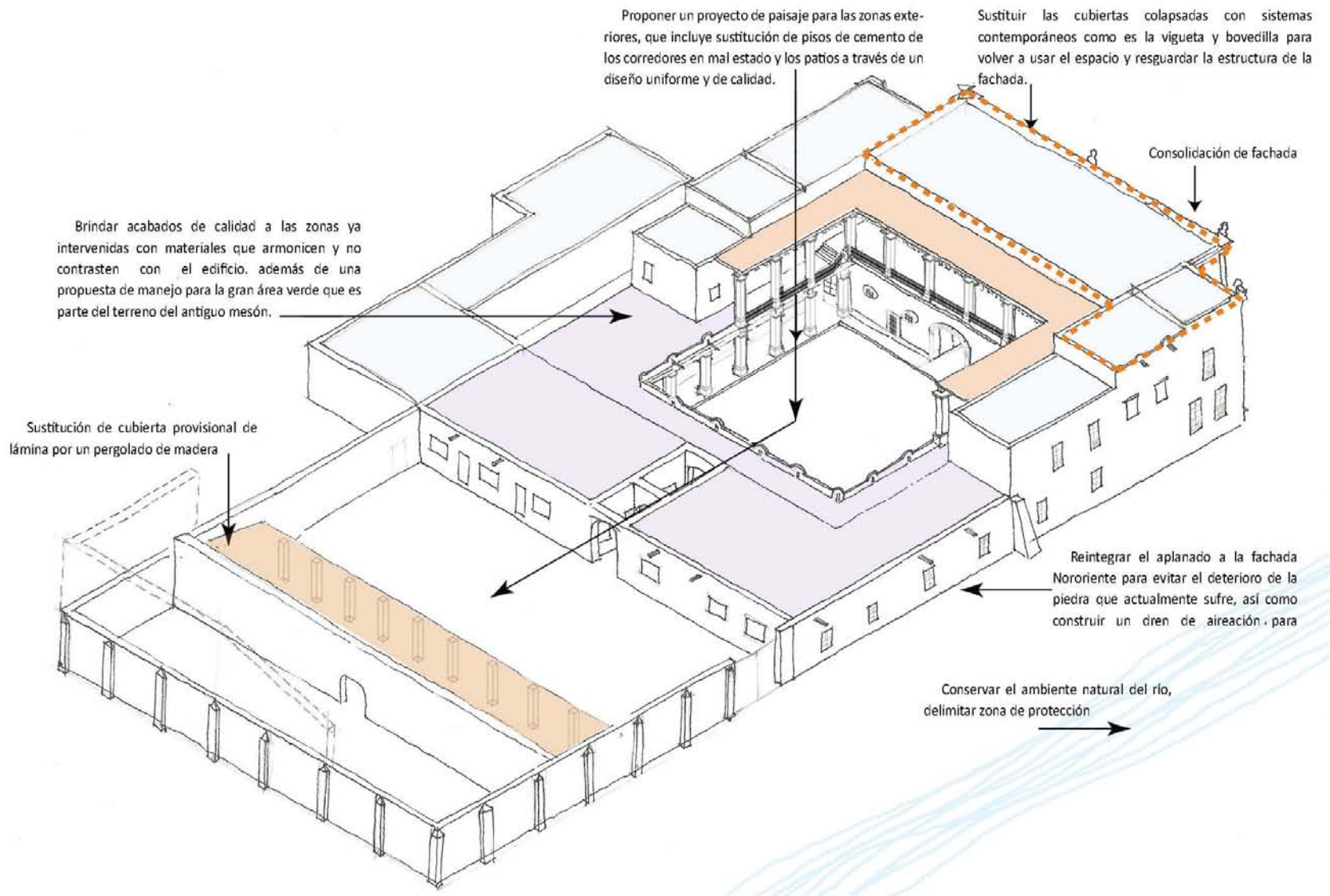


Fig. 120 Criterios de intervención para el antiguo mesón Arroyo Zarco.



Fig.121 Humedad por capilaridad en la fachada Norponiente. La humedad por escurrimiento ha causado disgregación del aplanado de cal en la fachada norponiente. Estos vanos corresponden al cubo de la escalera.

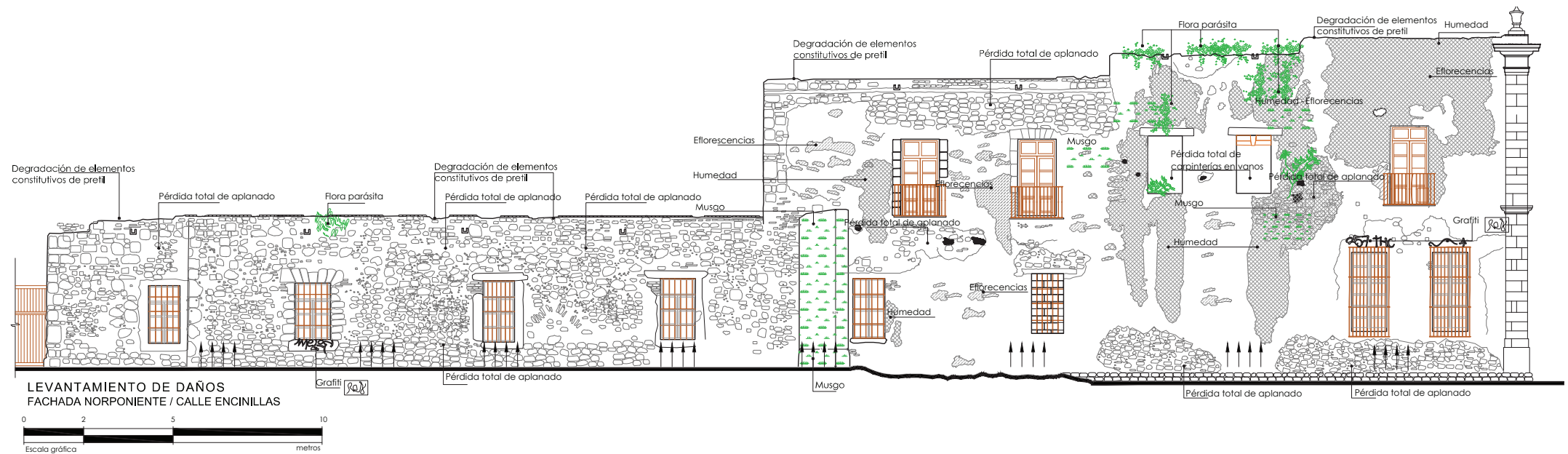
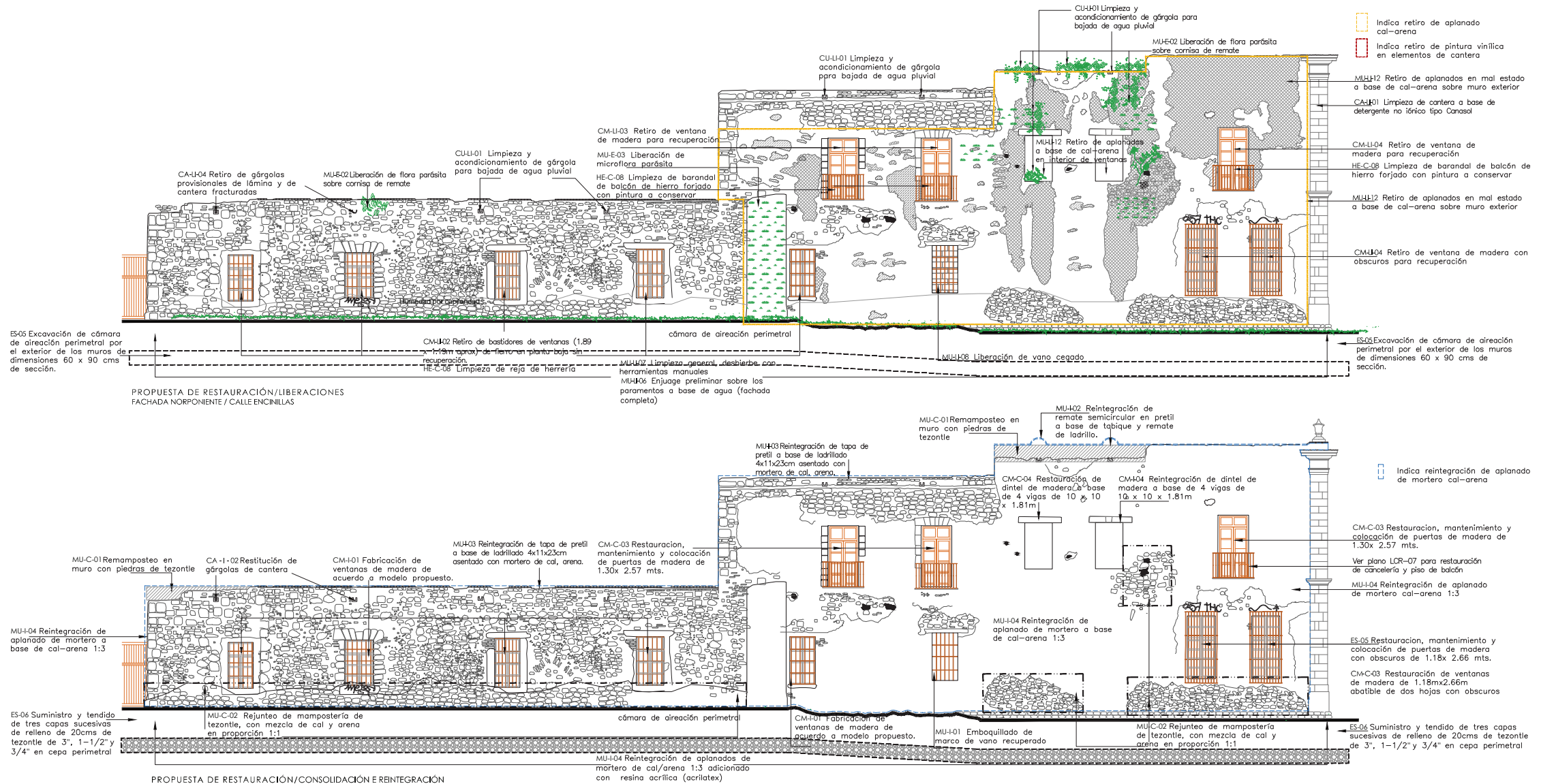


Fig.122 Reintegrar el aplanado a la fachada Norponiente para evitar el deterioro de la piedra, así como construir un dren de aireación para solucionar la humedad por capilaridad

CAPITULO III Mesón Arroyo Zarco: un nuevo concepto para el hospedaje.



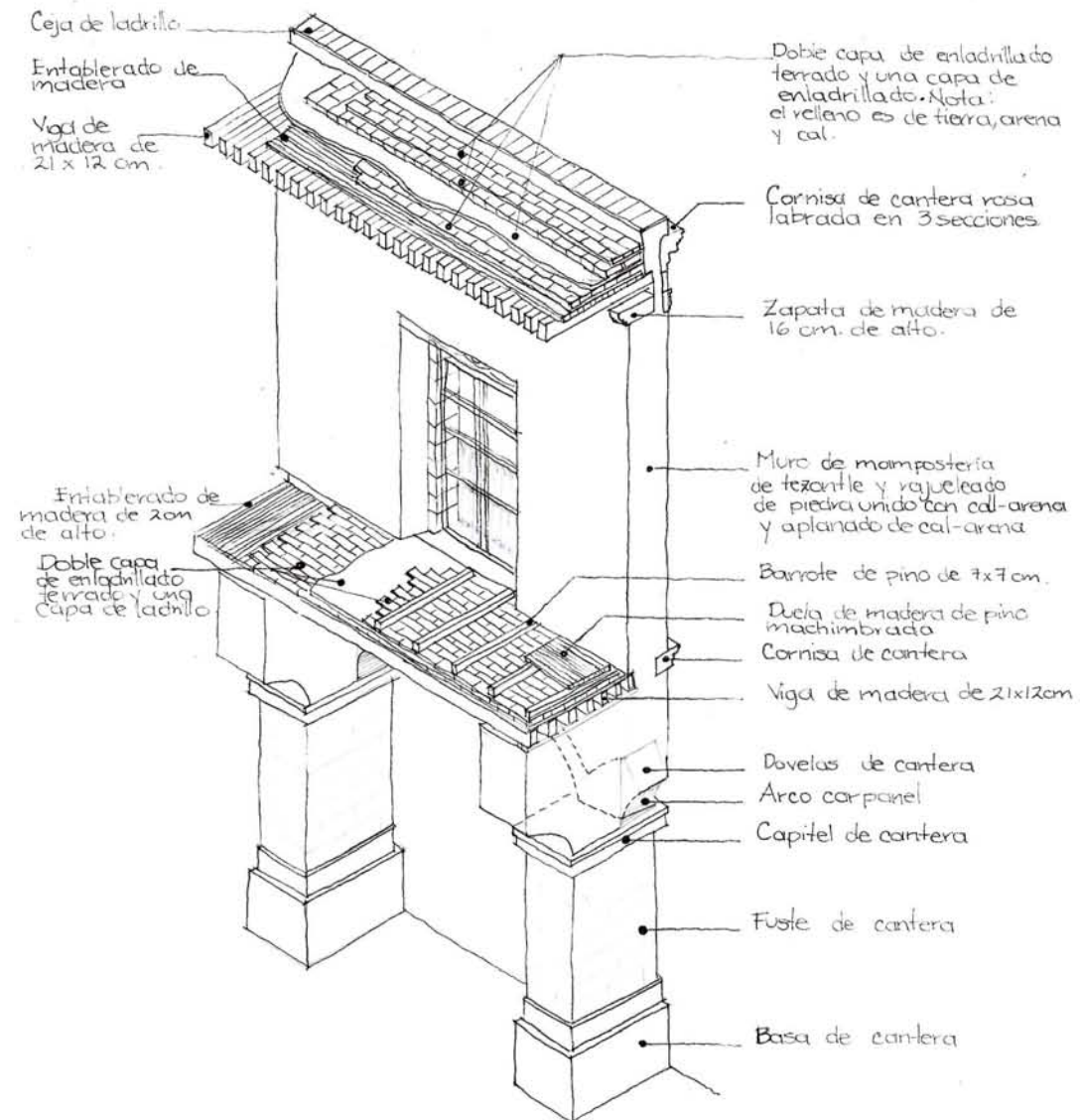


Fig. 131 Isométrico de una sección de fachada principal donde todavía se aprecian los materiales originales. Dibujo: Isis Isidoro, 2015.

CONSIDERACIONES FINALES

Sin proponérmelo me di cuenta que al estudiar el tema del hospedaje y el camino en un tramo específico, es necesario conocer como era el trayecto de los viajeros en términos de identificar los puntos que el camino atravesaba y distinguir su función como poblados de paso, de estancia media o estancia larga, o bien algunos de estos puntos eran de especial relevancia como lugares de rito, haciendas, mesones, obras de interés etc. que pueden ser sitios donde se visitaba un santuario, se reponían las provisiones necesarias para continuar el camino o se pernoctaba en un albergue por uno o varios días ya sea en lugares aislados o en poblados de mayor importancia, en otras edificaciones simplemente se detenían para apreciarlas. Existieron también puntos secundarios que se conectaban al camino principal por medio de ramales como eran los pueblos de arrieros los cuales permitían el flujo de mercancías a otros pueblos y ciudades.

Conocer las condiciones geográficas de los territorios que cruzaban y las distancias entre los diferentes puntos de parada permitió identificar si el trayecto era fácil o no debido a los obstáculos naturales a los que se enfrentaban o al aislamiento por no existir posadas en longitudes considerables o por el contrario tramos perfectamente comunicados a distancias constantes.

En cuanto al hospedaje y el camino, guardan una relación directa, el tránsito en el camino le da la razón de ser a las ventas, mesones, posadas etc, y viceversa, sin estos edificios de parada no hubiera sido posible llegar al destino final de los viajeros en su andar por el camino. La prueba está, cuando la gente dejó de usar el camino por la introducción de las vías férreas y posteriormente las carreteras, estos edificios cayeron en el abandono como hospedaje.

Debido a la escala territorial es difícil proteger a todos los elementos relacionados con el camino como tramos existentes del mismo, poblados, edificios relevantes, el paisaje entre otros, pero esto no es un impedimento para hacer un correcto registro e investigación de la función que tuvieron cada uno de estos, con el fin de conocer su relevancia histórica y así transmitir el verdadero significado de los bienes patrimoniales y salvaguardar su autenticidad sin que medien mecanismos cuestionables para fines netamente mercantiles.

Con base a esta premisa cómo se pueden quedar afuera de la declaratoria de Patrimonio Cultural de la Humanidad del Camino Real de Tierra Adentro elementos claves de descanso y posta como los mesones y las ventas, destacando el caso del Mesón y el casco de la Hacienda Arroyo Zarco, mandado a construir, el primero, por el Virrey Segundo Conde de Revillagigedo a manos de la Academia de San Carlos, o el canal de Huehuetoca, por ser un punto de atracción en el cual los viajeros hacían un alto para apreciar tal monumental obra, o bien el poblado de Cuautitlán destacando su antigua relación con el camino y por ser el asentamiento donde mayor cantidad de mesones y ventas (11 y 2 respectivamente) existieron, o por otro lado el poblado de San Antonio Polotitlán, ejemplo que surge gracias a su ubicación entre San Juan del Río y Arroyozarco, en cuyo tramo no existían poblaciones, porque la gente de paso buscaba en la rancharía de San Antonio alimento para ellos y pasturas para sus bestias, tiempo después fue paso obligado de las diligencias, situación que favoreció su crecimiento.

Por lo que se refiere a la intervención de la Academia de San Carlos en lugares alejados de la ciudad, era posible, el interés de la Corona por obtener más recursos no conocía límites geográficos. La corriente ideológica de la Ilustración tuvo su impacto en esta región como se puede observar en la mejora de infraestructura de caminos y en la construcción del mesón Arroyo Zarco, si este no hubiera sido de conocida utilidad para hacienda, la Corona no hubiera invertido en él, ni habría estado al tanto en el cuidado y en el avance de las obras, como se demostró con la participación de los arquitectos

quienes emplearon el estilo neoclásico para la concepción de su programa arquitectónico y para el diseño formal logrando una obra de calidad con materiales de primera.

Gracias a que se estudió el trayecto del Camino Real de Tierra Adentro en el tramo escogido fue posible darnos cuenta de la importancia y el papel estratégico de Arroyo Zarco, así como compararlo con otros edificios de hospedaje en la ruta permitió destacar la innovación en su propuesta. Por último, el valor de estudiar este tema fue establecer los puntos que intervienen en la identificación de un camino para su protección.



Fig. 132 Equipo de filmación de *Judas* (Manuel R. Ojeda, 1936) y pobladores de Arroyo Zarco, Estado de México, con Emilio Portes Gil, Presidente del Comité Ejecutivo del Partido Nacional Revolucionario. Fuente: Dávalos Orozco Federico. *Carlos Villatoro: pasajes en la vida de un hombre de cine*. México, 1999.

APÉNDICE I

En la siguiente tabla se enlista a diferentes viajeros del siglo XVIII y XIX, que transitaron por el Camino Real de Tierra Adentro para llegar a su destino. Los nombres subrayados son los lugares en común que visitaron los viajeros, en todos los casos pasaron por Arroyo Zarco.

Tabla comparativa de los lugares que visitaron los cronistas en el Camino Real de Tierra Adentro s. XVIII Y XIX.

	CRONISTAS Nombre	Libro	Año de viaje	Ruta
1	Fray Francisco de Ajofrín	<i>Diario del viaje que hizo a la América en el siglo XVIII</i>	1764	De México a Michoacán <ul style="list-style-type: none"> • Tlalnepantla • Rancho de San Rafael de Barrietos • Venta de Casablanca • <u>Pueblo de Cuautitlán</u> • Venta de Coyotepeque • <u>San Miguel de los Jagüeyes</u> • Tepeji • Atongo • Calpulalpan • Arroyo Zarco • Venta de las Palmillas • <u>San Juan del Río</u> • <u>Querétaro</u>

Tabla comparativa de los lugares que visitaron los cronistas en el Camino Real de Tierra Adentro s. XVIII Y XIX.				
2	Fray Juan Agustín de Morfi (historiador franciscano del siglo XVIII)	<i>Viaje de Indios y diario del Nuevo México</i>	1777	México a San Antonio Béjar (Texas) <ul style="list-style-type: none"> • Azcapotzalco • <u>Cuautitlán</u> • <u>Huehuetoca</u> (casa de virreyes) • <u>Tula</u> • Hacienda de San Antonio(Conde de Regla) • <u>Arroyo Zarco</u> • <u>San Juan del Río</u> • Estancia grande • Arroyo seco • Rancho la Noria • <u>Querétaro</u>
3	José Longinos (naturalista español)	<i>Diario de las expediciones a las Californias</i>	1792	De México a San Blas <ul style="list-style-type: none"> • México • <u>Cuautitlán</u> • <u>Huehuetoca</u> • <u>Tula</u> • <u>Arroyo Zarco</u> • <u>San Juan del Rio</u> • <u>Querétaro</u>

Tabla comparativa de los lugares que visitaron los cronistas en el Camino Real de Tierra Adentro s. XVIII Y XIX.

4	Joel Roberts Poinsett (Primer ministro de los EUA en México)	<i>Notas sobre México</i>	1822	<ul style="list-style-type: none"> • Hacienda Fagoaga • <u>Mesón de Cuautitlán</u> • <u>Huehuetoca (cerca del canal)</u> • Venta de Bata • <u>Tula-Mesón</u> • Hacienda San Antonio-Mesón (del conde de Regla) • <u>Mesón Arroyo Zarco</u> • <u>San Juan del Río-Mesón</u>
5	George F. Ruxton (explorador británico)	<i>Aventuras en México</i>	1846	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Mesón de Cuautitlán</u> • Mesón de las Palomas (Tepeji del Río) • <u>Hacienda de Cañadas con Mesón</u> • <u>Hacienda- Mesón Arroyo Zarco</u> • Hacienda La Soledad • <u>San Juan del Río</u> • <u>Querétaro</u>
6	Guillermo Prieto	<i>Memorias de mis tiempos</i>	1828-1853	<p>De México a Zacatecas</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Cuautitlán</u> • Tepeji del Río • <u>Arroyo Zarco</u> • Polotitlán • <u>San Juan del Río</u> • <u>Querétaro</u>

Tabla comparativa de los lugares que visitaron los cronistas en el Camino Real de Tierra Adentro s. XVIII Y XIX. Elaboró: Isis Isidoro, 2014

APÉNDICE TI

El camino contaba con poblados, haciendas o establecimientos que permitían el descanso al viajero, pernoctar o repostar (reponer provisiones). Algunos de los mesones que se han podido constatar su existencia, por archivos, visita de campo y crónicas de viajeros, estaban distribuidos a largo del camino, con sus distancias y época de construcción.

Lista de los mesones, ventas y cascos de haciendas que se identificaron en el Camino Real de Tierra Adentro.

	MESONES O VENTAS Nombre	Municipio	Época de construcción (siglo)	Distancia	Aún subsiste	Aparece en las crónicas
1	Mesón de Cuautitlán	Cuautitlán, Izcalli	XVI		-	
2	Venta de San Miguel de los Jagüeyes Casa Virrey Luis de Velasco	Huehuetoca	XVIII	4 leguas	-	
3	Venta o mesón	Tepeji del Río, Hidalgo		4 leguas		
4	Hacienda de la Cañada	Tepeji del Río, Hidalgo		2 leguas		
5	Mesón de Tula	Tula, Hidalgo		4 leguas	-	
6	Venta de Doña Marina	San Francisco, Soyaniquilpan	XVIII	5 leguas		-
7	Hacienda y mesón de Arroyo Zarco	Aculco	XVIII	5 leguas		
8	Venta Encinillas, Aculco	Aculco				-
9	Hacienda y venta Palmillas	Aculco				
10	Posta de diligencias de Polotitlán	Polotitlán	XVIII	4 leguas		
11	Mesón de San Juan del Río	San Juan del Río		6 leguas	-	

La lista de los mesones, ventas y cascos de haciendas que aún subsisten se obtuvo de, Cramaussel, Chantal editora. *Rutas en la Nueva España. Colegio de Michoacán, Zamora, Michoacán, 2006.*

APÉNDICE III

Registro de mesones y ventas en las principales rutas de la Nueva España

Definición	Fecha	Propietario
Tlalnepantla		
1 mesón (acordado)	1771	Diego Ysasi
Cuautitlán		
1 venta y 1 1/2 caballería	1544	Martín López
1 venta	1555	Alonso Ávila
Lugar y sitio para hacer el mesón y casa de pasajeros	1579	
Mesón en las casas del alcalde mayor	1616	
1 mesón	1617	Juan Leyva
1 mesón	1617	Fco. Cavides
1 mesón	1617	
Licencia para un mesón	1620	Juan de Rivera
1 mesón	1627	
1 mesón	1627	Juan Burgo
Mesón, tierras y corral de San Lázaro	1632	
1 mesón (acordado)	1783	Pedro Martínez
Licencia para un mesón	1785	Pedro Martínez

Tepozotlán		
1 venta	1567	Melchor Pérez
Casas y mesón	1617	Gobernador y común de...
Mesón	1617	
1 venta	1726	Pedro Gómes
Huehuetoca		
1 venta	1567	Melchor Pérez
Licencia para un mesón	1620	Juan de Rivera
Mesón o venta en el rancho	1788	
De Santa María Nativitas		
1 mesón	1694	Comunidad española
1 venta	1745	Pedro Rondu
1 mesón (acordado)	1760	Félix Valderas
Licencia para un mesón en Hacienda de la Cañada	1760	Félix Valderas
mesón	1777	
Tula		
Venta de vinos en el mesón	1798	Eusebio Jlménez
1 mesón (acordado)	1798	Administrador de la junta de correos
Soyaniquilpan		
1 venta y 2 caballerías	1594	Pueblo de Soyaniquilpan

Apéndice

Jilotepec		
Licencia 1 venta y hacer sal	1555	Indios de Jilotepec
1 venta	1566	Melchor Pérez
venta	1581	
venta	1583	
1 venta	1601	Pueblo de Xilotepec
Licencia para un mesón en el pueblo de San Miguel	1616	Gobernador y común de...
1 venta	1617	Luis Vega
Mesón	1620	
San Juan del Río		
Sitio para venta	1585	Alonso Hernández
Sitio para venta	1586	Bartolomé Entrambasaguas
1 venta y 2 caballerías	1590	Pedro Quesada
1 venta	1595	Álvaro Soria
1 venta y 4 caballerías	1598	Lope de la Rosa
1 venta	1653	Tomás Rangel
Un mesón (acordado)	1771	Nicolás Barrón
mesón	1785	
Licencia para un mesón	1786	Juan J. Mijares
Querétaro		
Sitio para una venta	1598	
Mesón de Santa Rosa	1731	
mesón	1784	Herederos del conde de Miravalle

Fuente: Bravo Guerrero, Sandra. Mesones y ventas en la Nueva España. Arquitectura de Hospedaje. Tesis de maestría (Maestría en Arquitectura), UNAM, Facultad de Arquitectura, México, 2006. Apéndice p. 243

FUENTES DE INFORMACIÓN

Almonte Juan, Nepomuceno. *Guía de forasteros y repertorio de conocimientos útiles*. México, D.F. Juan Cortina Portilla, 1977.

Álvarez Justo José, Durán Rafael. *Itinerarios y derroteros de la República Mexicana*. Imprenta de José A. Godoy calle del Seminario no. 6. México, 1856.

Ajofrín, Fray Francisco de. *Diario del viaje que hizo a la América en el siglo XVIII*. V.I y II. Instituto Cultural Hispano Mexicano, México. 1964.

Argomaniz, Francisco Javier. *Diario de Querétaro: año 1810*. Querétaro, Gobierno del Estado, 1972.

Arnal Simón, Luis. *El presidio en México en el siglo XVI*. Facultad de Arquitectura, UNAM, México, 1995.

Baez Macías Eduardo. *Guía del Archivo de la Antigua Academia de San Carlos 1844-1867*. UNAM, Instituto de Investigaciones Estéticas, México. 1970

Bernabeú, Salvador. *Diario de las expediciones a las Californias de José Longinos*. *Theatrum Naturae*. Colección de historia natural. Doce calles, 1994.

Boils, Morales Guillermo. *El puente de San Juan del Río y Pedro de Arrieta*. En Boletín de Monumentos Históricos, Tercera época no. 3 Septiembre-Diciembre 2005.

Bonialian, Mariano. *México, epicentro semiinformal del comercio hispanoamericano (1680-1740)*. Am. Lat. Hist. Econ, México, No. 35, jun. 2011 . Disponible en <<http://www.scielo.org.mx/scielo>

[php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532011000100001&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532011000100001&lng=es&nrm=iso)>. Consultado en 17 abr. 2015

Bravo Guerrero, Sandra. *Mesones y ventas en la Nueva España. Arquitectura de Hospedaje*. Tesis de maestría (Maestría en Arquitectura), UNAM, Facultad de Arquitectura, México, 2006.

Carrillo Acosta, Roberto. *El papel de los Mesones en Zacatecas. El mesón de Tacuba durante los siglos XVIII y XIX*. Tesis para optar el grado de Maestro en Historia. Universidad Autónoma de Zacatecas, 2008.

Casimiro Castro y otros. *México y sus alrededores*. Ed. Centenaria. México, D.F. Microproteca, 1961.

Calvo, Thomas. *Por los caminos de Nueva Galicia. Transportes y transportistas en el siglo XVII*. México, Universidad de Guadalajara, Centre Français D'Études Mexicaines et Centraméricaines, 1997.

Chanfón Olmos, Carlos Coord. *Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos: v2-t2. El periodo virreinal. La consolidación de la vida virreinal*. México: UNAM-FCE, 2009.

Catálogo Nacional de Monumentos Históricos inmuebles: Estado de Querétaro. México. Gobiernos del Estado de Querétaro, CONACULTA-INAH. 1986.

Códice Chimalpopoca : Anales de Cuauhtitlán y leyenda de los soles / traducido del náhuatl por Primo Feliciano Velázquez. Segunda edición. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 1975.

Commons, Aurea. *Las intendencias de la Nueva España*. México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 1993.

Fuentes de Información

Cramausse, Chantal editora. *Rutas en la Nueva España*. Colegio de Michoacán, Zamora, Michoacán, 2006.

Diccionario de autoridades. Edición facsímil, Editorial Gredos. Madrid, 1990.

Egerton Thomas, *Vistas de México 1830-1840*. México, F. Zamora Millet, 1966.

Fernández, S.V. *De dónde y hacia dónde. Perspectivas y premisas para el entendimiento de los itinerarios culturales*. 2013 Consultado el 30 de mayo de 2015. Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 5 de junio 2013, Vol. XVIII, n° 1028. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1028.htm>>. [ISSN 1138-9796].

Fernández, Justino. *Guía del Archivo de la Antigua Academia de San Carlos 1781-1800*. México, UNAM, Instituto de Investigaciones Estéticas. 1968

Fernández Mesa, Tomás Manuel. *Tratado legal y político de camino públicos y posadas; Parte II Que trata de las Posadas*. Librerías París-Valencia; Valencia-España, 1994. Edición facsimilar 1755.

Florescano, Enrique. *El abasto y la legislación de granos en el siglo XVI*. En *Historia Mexicana* no. XIV, 1965

Fossey, Mathieu de. *Viaje a México*. Imprenta de Ignacio Cumplido, México, 1844.

Fuentes, Rojas Elizabeth. *La Academia de San Carlos y los constructores del Neoclásico. Glosario de términos arquitectónicos*. Secretaria del Patrimonio Nacional. Gobierno del estado de Michoacán. México, 1971

Gerhard, Peter. *Geografía Histórica de la Nueva España 1519-1821*. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1986.

González Avellaneda, Albert, Antonio. *Manual técnico de Procedimientos para la Rehabilitación de Monumentos Históricos del Distrito Federal*. México, D. F. : INAH : Departamento del Distrito Federal, 19--?

González Polo, Ignacio. *Polotitlán de la Ilustración en el Estado de México: un caso de fundación y colonización de pueblos en el siglo XIX*. México : Biblioteca Enciclopédica del Estado de México, 1971.

González Servín, María Lilia. *Los hospitales del Porfirismo*. No. 17 (2007). En *Bitácora 17 - Investigación*. p.65

Grajales, Agustín-Illades Lilián. *La Casa del Marqués o Casa de las Diligencias*. Puebla. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, 1999.

Guzmán, Monroy Virginia. *El arquitecto Esteban González y su proyecto para El Colegio de la Enseñanza de Irapuato*. En *Boletín de monumentos históricos*. Época: Tercera, No.7, México, año: 2006.

Hal, Jackson. *Following the Royal Road. A guide to the historic Camino Real de Tierra Adentro*. University of New Mexico, 2006.

Hardy, R. W. *Viajes por el interior de Mexico en 1825, 1826, 1827 y 1828*. México : Editorial Trillas, 1997.

Hassing, Ross. *Comercio, tributo y transportes : La economía política del valle de México en el siglo XVI*. Versión española de Juan José Utrilla México, D.F. Alianza, 1990.

Hermosa, Jesús. *Manual de geografía y estadística de la República Mexicana*. México, D.F. : Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1991.

Hernández Soubervielle, José Armando. *Sin un lugar para pernoctar en "la garganta de Tierra Adentro". Los mesones en San Luis Potosí*. Revista relaciones no. 132 bis, otoño 2012, volumen XXXIII en: <http://www.colmich.edu.mx/files/relaciones/132bis/pdf/JoseHernandez.pdf>

Hernández Rodríguez, Rosaura (coord.) *Aculco: tres tiempos*. Zinacantepec, México: El Colegio Mexiquense: Ayuntamiento Constitucional de Aculco, 1996

Hernández Torres Alicia. *El Hospedaje en la Nueva España su desarrollo y evolución*. Tesis de licenciatura. Licenciado en historia, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras. México, 1965.

Humboldt, Alejandro de. *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*. Porrúa. Sepan cuántos, México, 1966.

Icaza I. Leonardo. *Arquitectura para el agua durante el virreinato en México*. En Cuadernos de Arquitectura virreinal. No. 2 Facultad de Arquitectura, UNAM. Noviembre de 1985.

ICOMOS *Carta de Itinerarios Culturales*, Québec, Canada, 4 de Octubre de 2008.

Ildelfonso Galicia Morales coord.; colabs. Carlos Armendariz Muñoz ... [y otros.] *Catálogo Nacional de Monumentos Históricos inmuebles, Edo. de México*. [Toluca, Mex.] : Secretaría de Educación, Cultura y Bienestar Social del Gobierno del Estado de México ; [México] : INAH, [198-]

INAH NOTICIAS. Dirección de medios de comunicación. *Constatan Traza de Camino Real en Edo. Mex.* no. 230. 30 de Julio de 2012.

Jiménez Gómez, Juan Ricardo. *El Camino Real de Tierra Adentro a su paso por el pueblo de Querétaro y el mercado a finales del siglo XVI y principios del siglo XVII*. En Caminos y Mercados de México, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, México, 2009.

Lara Bayón, Javier. *Arroyozarco: puerta de tierra adentro*. Toluca, Estado de México: Instituto Mexiquense de Cultura, 2003.

Lara Mondragón, Joel. *Propuesta de Restauración del Antiguo Ex- Hotel de Diligencias de Arroyo Zarco, a la vera del Antiguo Camino Real de Tierra Adentro, en el municipio de Aculco, Estado de México*. Tesis de licenciatura (Arquitectura). Universidad Autónoma del Estado de México, Facultad de Arquitectura y diseño, Mayo 2008.

León Portilla, Miguel. *Derechos de tierras y visión del mundo de los pueblos indígenas en la cartografía e ilustraciones novohispanas*. México, D.F. Cámara de Diputados, LXI Legislatura, Coedición con : Archivo General de la Nación y Pámpano Servicios Editoriales, 2011.

Linati Claudio. *Trajes civiles, militares y religiosos de México 1828*. México, UNAM, Instituto de Investigaciones Estéticas. 1956.

Lombardo de Ruiz, Sonia coord. *El impacto de las Reformas Borbónicas en la estructura de las ciudades: un enfoque comparativo*. México, D.F. Consejo del Centro Histórico de la Ciudad de México, 2000.

María Serrera, Ramón. *Tráfico terrestre y red vial en las indias españolas*. Barcelona, Lunwerg Editores, 1992.

Mathieu de Fossey, Bernard. *Viaje a México*. México : Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1994.

Maza, Francisco de la. *Algunas obras desconocidas de Manuel Tolsá*. Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas. Vol. IV. No. 14 año 1956.

Fuentes de Información

Memoria de la Secretaría de Estado y del despacho del fomento, Colonización, Industria y comercio de la República Mexicana. México. Imprenta de V. García Torres, 1857.

Miño, Grijalva Manuel. *El mundo novohispano.* México, Colegio de México, 2011.

Moncada Maya, José Omar. *El ingeniero Miguel Constanzó un militar ilustrado en la Nueva España del s. XVIII.* UNAM, México. 1994.

Moncada Maya, José Omar. *Miguel Constanzó y la Alta California: Crónicas de sus viajes (1768-1770).* UNAM, Instituto de Geografía. México, D.F. 2012.

Moral, Enrique del. *Defensa y conservación de las ciudades y conjuntos urbanos monumentales.* Academia de Artes, México 1980.

Morfi, Fray Juan Agustín. *Viaje de Indios y diario del Nuevo México.* Bibliófilos Mexicanos. México, 1935.

Nebel, Carl. *Viaje pintoresco y arqueológico sobre la parte más interesante de la República Mexicana entre los años transcurridos desde 1829 hasta 1834.* México, Porrúa, 1963.

Ordoñez, Valenzuela Maura. *Construcciones militares y de acompañamiento en el Camino Real tramo Veracruz, Perote.* Tesis de doctorado (Doctorado en Historia y Etnohistoria). ENAH, México, 2008.

Ortiz, Hernán Sergio. *Caminos y transportes en México : Una aproximación socioeconómica, fines de la colonia y principios de la vida independiente.* México : Secretaria de comunicaciones y transportes : Fondo de Cultura Económica, 1994.

Ortiz Macedo Luis. *El arte Neoclásico en México.* México, D.F. UNAM, Seminario de Cultura Mexicana, 2012.

Palacio Magarola, Lucas de. *Mesones y ventas de la Nueva España.* México Prisma, 1944.

Parra Moreno Arturo. *El Mesón de San Antonio: composición arquitectónica e influencia en el desarrollo urbano de Guanajuato.* Guanajuato, Gto. : Universidad de Guanajuato, 1998.

Periódico *El siglo XIX*, México D.F. 19/10/1842

Poinsett, Joel Roberts. *Notas sobre México, 1822.* Traducción de P. Martínez del Campo. México : Editorial Jus, 1950.

Poinsett, Joel Roberts. *Te odio México, Memorias del primer embajador norteamericano en nuestro país.* Adaptación de Cristina Pacheco. México : Editorial CONTENIDO S.A. 1977.

Prieto, Guillermo. *Memorias de mis tiempos.* Quinta edición, Editorial Patria, México, D.F. 1969

Publicación: *El Sol*, Ciudad de México. 1831-03-12.

Ramiro Esteban, Diana. *El Hotel Moctezuma. El Hospedaje en Cuernavaca a finales del siglo XIX.* Tesis de maestría (Maestría en Arquitectura), UNAM, Facultad de Arquitectura, México, 1998.

Real Ordenanza para el establecimiento e Instrucción de intendentes de la Nueva España, 1786.

Resumen ejecutivo para Nominación de Patrimonio de la Humanidad. Camino Real Tierra Adentro. 11 de Mayo de 2013 en: <http://whc.unesco.org/en/list/1351/>

Reyes, Aurelio de los. *Los caminos de la plata.* Universidad Iberoamericana. México, 1991.

Rodríguez Sala, María Luisa. *Los jueces provinciales del tribunal de la acordada. partícipes de la tranquilidad social novohispana (1719-1812)* En Revista Jurídica, Anuario Mexicano de Historia del Derecho. Vol. XX, Año: 2008. Abril 2015 <http://www.juridicas.unam.mx/publica/rev/hisder/cont/20/cnt/cnt11.htm>

Romero de Terreros, Manuel. *La Casa de los virreyes en Huehuetoca.* En: Memorias y revista de la sociedad científica "Antonio Alzate", t3 año 1920.

Ruiz Meza Víctor. *Los arrieros.* Patrimonio Cultural Artístico. Edo. de México

Ruxton, George Frederick Augustus. *Aventuras en México.* México: El caballito, 1974.

Salinas Álvarez, Samuel. *Historia de los caminos en México.* Banco Nacional de Obras, México, 1994.

Santamaría, Francisco Javier. *Diccionario de mejicanismos.* 2a ed. México, Porrúa, 1974.

Suárez Argüello, Clara Elena. *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII.* Secretaría de Educación Pública. México 1997.

Tavera Alfaro, Xavier, ed. *Viajes en México: crónicas mexicanas.* México, Secretaría de obras públicas, 1964.

Torres Torija, Antonio. *Estudio de la construcción práctica.* México, D. F. Librería Navarro, 1895.

Uribe Eloisa coordinadora. *Y todo por una nación: historia social de la producción plástica de la ciudad de México, 1781-1910.* México, INAH, 1987.

Velázquez María del Carmen. *El Fondo Piadoso de las Californias: Notas y documentos.* México : Secretaria de poblaciones exteriores, 1985.

Ward Henry George. *México en 1827.* Traducción de Ricardo Haas. México, Fondo de Cultura Economica, 1985.